

СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ДЕЛАМ СЕВЕРА И МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
РАЗВИТИЯ СЕТИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА
И ПРИРАВНЕННЫХ К НИМ МЕСТНОСТЯХ

Материалы "круглого стола"

9 июня 2011 года

ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

9 июня 2011 года в Совете Федерации состоялось заседание "круглого стола", на котором был рассмотрен вопрос "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях".

В заседании комитета приняли участие члены Совета Федерации, представители Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства сельского хозяйства Российской Федерации, органов государственной власти северных регионов, научных учреждений, промышленных компаний, средств массовой информации.

С докладом на заседании выступил заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации В.Н. Мосалов.

Открыл и вел заседание первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов Н.П. Львов.

В настоящее издание вошли рекомендации, стенограмма заседания, а также материалы органов федеральной исполнительной власти, органов законодательной (представительной), исполнительной власти северных субъектов России, общественных организаций, направленные в комитет по данному вопросу.

В подготовке материалов сборника принимали участие работники аппарата Комитета Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов

А.Ю. Миронов, И.Ю. Баталова, В.Я. Стрельцов

СОДЕРЖАНИЕ

Рекомендации заседания "круглого стола" на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях"	4
Стенограмма заседания "круглого стола" на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях"	8
Материалы к заседанию "круглого стола"	
Министерство транспорта Российской Федерации	33
Государственное Собрание — Эл Курултай Республики Алтай.	35
Правительство Республики Карелия.	36
Законодательное Собрание Приморского края	39
Правительство Камчатского края	41
Правительство Архангельской области	57
Администрация Магаданской области.	60
Дума Чукотского автономного округа	63
Администрация Ямало-Ненецкого автономного округа	65
Администрация муниципального образования городского округа Инта, Республика Коми	73
Комитет по развитию городского хозяйства администрации г. Мурманска	74
Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН	74
Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации	79

РЕКОМЕНДАЦИИ
заседания "круглого стола" на тему
"Законодательное обеспечение развития сети
автомобильных дорог в районах Крайнего Севера
и приравненных к ним местностях"

г. Москва

9 июня 2011 года

Участники заседания "круглого стола" отмечают, что от наличия и состояния автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (далее — районы Севера) в значительной степени зависят жизнеобеспечение, возможности развития экономики и повышения качества жизни населения этих территорий.

Вопросы развития сети автомобильных дорог в районах Севера отражены в утвержденных Правительством Российской Федерации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, подпрограмме "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России" и в ряде других программных документов. Во многих субъектах Российской Федерации, в состав которых входят северные районы, приняты и реализуются региональные программы развития и модернизации автомобильных дорог.

Важным для правового обеспечения развития отрасли стали принятый в 2007 году Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", а также дополнения, внесенные в 2011 году в Бюджетный кодекс Российской Федерации и направленные на регулирование вопросов создания и функционирования дорожных фондов.

Вместе с тем состояние сети автомобильных дорог в районах Севера не отвечает требованиям устойчивого социально-экономического развития регионов. Общее положение в этой сфере характеризуется низкой плотностью автомобильных дорог общего пользования, их разобщенностью, неоднородной степенью транспортной освоенности территорий, необходимостью использования "зимников", большим количеством ведомственных дорог низкой технической категории, недостаточной прочностью дорожного покрытия при значительном числе сверхтяжелых автомобилей, высокой аварийностью, недостаточным сервисным обслуживанием. Острой проблемой стали "бесхозные дороги" в связи с ликвидацией предприятий или исключением из состава основных фондов дорог и дорожных сооружений при приватизации организаций лесопромышленного комплекса, горно-добывающей и других отраслей экономики.

Плотность сети автомобильных дорог в некоторых северных регионах, особенно в северных районах Сибири и Дальнего Востока, отстает от среднероссийской в десятки раз. В целом по данному показателю районы Севера находятся на последних местах среди субъектов Российской Федерации. Занимая свыше 60 процентов территории страны, северные регионы имеют лишь 15 процентов от общей протяженности российских автомобильных дорог. Значительное число сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью дорог общего пользования. Крайне мало автомобильных дорог с

твердым покрытием, и они не обеспечивают постоянную связь с общероссийской системой дорог.

Систематическая нехватка средств на проведение своевременного ремонта дорожного покрытия привела к высокой степени износа значительной части действующих автомобильных дорог. Износ основных дорожных фондов в регионах составляет от 45 до 90 и более процентов. Так, в Республике Алтай доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 95 процентов, в Архангельской области — свыше 91 процента.

В районах Севера ежегодно устраиваются и эксплуатируются сотни километров зимних автомобильных дорог, имеющих самостоятельное для транспортного обеспечения значение. В то же время существующая нормативная правовая база недостаточно регулирует их деятельность.

Все это приводит к увеличению стоимости доставки грузов, снижению конкурентоспособности товаров и продукции, производимых в регионах, делает недоступными для жителей отдаленных территорий услуги, оказываемые государственными органами и муниципальными образованиями, учреждениями здравоохранения, образования, социального обеспечения.

Как показал анализ региональных программ строительства и реконструкции дорог, в северных регионах в среднесрочной перспективе необходимо построить и модернизировать свыше 7,5 тыс. километров федеральных дорог и более 10 тыс. километров дорог регионального и муниципального значения.

Однако за последние годы сократился объем средств, выделяемых из федерального бюджета и региональных бюджетов на строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог. Установленные критерии предоставления субсидий из федерального бюджета на реализацию мероприятий по строительству дорог в сельской местности лишают ряд северных регионов, имеющих высокую степень дотационности, возможности участвовать в программе развития сельских дорог. Результаты оценки эффективности реализации региональных программ развития автомобильных дорог и автодорожной инфраструктуры показывают, что большинство из них недостаточно финансируются и не достигают поставленных целей.

Не в полной мере исполняется Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Федеральными органами исполнительной власти до настоящего времени не принят ряд предусмотренных в указанном законе нормативных актов. В действующих документах, регулирующих вопросы строительства, содержания и эксплуатации автомобильных дорог, инфраструктурных объектов, в том числе по определению нормативов затрат, крайне недостаточно учитываются особенности северных территорий, более высокий уровень затрат на материальные ресурсы, эксплуатацию машин, заработную плату, накладные расходы в районах Севера по сравнению с другими регионами. Отсутствуют расценки для определения стоимости устройства зимних автомобильных дорог, ледовых переправ.

Участники заседания "круглого стола" считают, что обеспечение развития сети автомобильных дорог и модернизации действующих дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях являются важнейшей государственной задачей, для решения которой необходимо осуществить комплекс организационных, финансовых, правовых мер на федеральном и региональном уровнях.

В связи с этим участники "круглого стола" **рекомендуют**:

Федеральному Собранию Российской Федерации и Правительству Российской Федерации:

рассмотреть предложения о внесении в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и в соответствующие нормативные акты изменений, устанавливающих нормы законодательного регулирования создания и эксплуатации зимних автомобильных дорог, в том числе определить понятие "зимники" как сезонные дороги с полотном и дорожной одеждой из снега, льда и мерзлого грунта, а также включить в понятие "искусственные дорожные сооружения" термины "понтонные переправы (наплавные мосты) и паромные переправы";

в целях четкого разделения компетенции и конкретизации полномочий между уровнями государственной власти и местного самоуправления в сфере дорожной деятельности внести изменения в федеральные законы от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", направленные на разграничение полномочий между городскими и сельскими поселениями, муниципальным районом и городским округом;

осуществлять постоянный мониторинг реализации актов законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности с целью своевременного внесения изменений, направленных на решение проблем, возникающих в правоприменительной практике.

Правительству Российской Федерации:

ускорить подготовку и принятие нормативных актов, предусмотренных Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

рассмотреть предложение о разработке федеральной целевой программы развития автомобильной инфраструктуры районов Севера, учитывающей потребности Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, с целью формирования единой круглогодично доступной дорожной сети;

в целях обеспечения финансирования дорожных работ принять меры по реализации Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";

принять меры, направленные на совершенствование нормативно-правовой базы в сфере развития сети автомобильных дорог, обеспечивающей внедрение современных форм ценообразования в дорожной отрасли, создание условий для снижения уровня монополизма и развития конкуренции на рынке строительных материалов, использование механизмов государственно-частного партнерства;

разработать механизмы софинансирования из федерального и региональных бюджетов строительства, содержания и ремонта межрегиональных автомобильных дорог;

пересмотреть нормативы денежных затрат и Правила расчета денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения при определении ассигнований из федерального бюджета, утвержденные постановлением Правитель-

ства Российской Федерации от 23 августа 2007 года № 539, исходя из специфических территориальных особенностей и повышенных затрат на указанные работы в районах Севера;

внести изменения в подпрограмму "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2010—2014 годы)", направленные на изменения условий предоставления субъектам Российской Федерации субсидий, в части увеличения транспортных разрывов от сельских населенных пунктов до сети автомобильных дорог общего пользования и включения работ по ремонту, в том числе капитальному, подъездов к сельским населенным пунктам;

разработать и осуществить меры по внедрению в практику дорожного строительства современных технологий, учитывающих специфику северных территорий, а также транспортных средств и строительной техники, обеспечивающих экологическую безопасность;

разработать совместно с органами государственной власти северных субъектов Российской Федерации меры, направленные на транспортное обеспечение освоения новых районов добычи полезных ископаемых и их комплексное развитие;

поручить соответствующим федеральным органам исполнительной власти совместно с органами государственной власти северных субъектов Российской Федерации рассмотреть состояние действующих автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, в том числе используемых "бесхозных дорог", и определить необходимые меры по их ремонту и модернизации, механизмы оказания финансовой помощи из федерального бюджета для финансирования расходов на реализацию этих мер.

Органам государственной власти северных субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления:

в целях реализации положений Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" ускорить разработку проектов законов о дорожных фондах субъекта Российской Федерации и принять их не позднее второго полугодия 2011 года;

продолжить практику принятия региональных программ развития автомобильных дорог и автодорожной инфраструктуры, предусматривая при этом в региональных бюджетах средства, достаточные для реализации поставленных целей;

при заключении соглашений между субъектами Российской Федерации и Федеральным дорожным агентством рассматривать в первую очередь объекты, включенные в уже действующие федеральные целевые программы, направленные на социально-экономическое развитие северных территорий;

принять необходимые меры для ускорения оформления добычи нерудных материалов для срочных дорожных работ;

в целях обеспечения реализации проектов на принципах государственно-частного партнерства по объектам дорожного хозяйства активизировать работу по разработке и принятию нормативных актов, регулирующих выполнение работ на условиях жизненного цикла.

Председатель Комитета Совета Федерации
по делам Севера и малочисленных народов

А.С. Матвеев

СТЕНОГРАММА
заседания "круглого стола" на тему
"Законодательное обеспечение развития
сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера
и приравненных к ним местностях"

г. Москва

9 июня 2011 года

Н.П. Львов, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов.

Уважаемые участники "круглого стола"! Сегодня Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов проводит заседание на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях".

Прежде всего хотел бы поблагодарить всех, кто принял наше приглашение и участвует в заседании "круглого стола". У нас сегодня собрался профессиональный круг участников, тех, кто повседневно занимается проблемами дорожного строительства, поэтому это освобождает меня от необходимости пространного вступительного слова.

Должен сказать, что наш комитет на протяжении последних нескольких лет на заседаниях "круглых столов", расширенных заседаниях рассматривает состояние инфраструктурных отраслей в северных территориях. Мы видим, что сложилось явное несоответствие значимости северных регионов развитию страны и состоянию их инфраструктуры. Совершенно очевидно, что это является одним из основных сдерживающих факторов для дальнейшего развития экономики и повышения качества жизни населения в районах Севера. В полной мере это относится и к автомобильным дорогам, которые занимают важнейшее место среди инфраструктурных объектов и которых катастрофически не хватает в районах Севера.

Не случайно в последнее время и Президент страны Дмитрий Анатольевич Медведев, и премьер-министр Владимир Владимирович Путин назвали строительство и реконструкцию автомобильных дорог важнейшими, приоритетными задачами государства. Прошло уже три с половиной года после принятия федерального закона об автомобильных дорогах и дорожной деятельности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Во всех северных регионах складывается правоприменительная практика по реализации его положений. В связи с этим хотелось бы сегодня обсудить, насколько данный закон способствует развитию автомобильных дорог и что необходимо нам, законодателям, и Правительству России сделать, чтобы эффективно и качественно вести дорожное строительство.

К сегодняшнему заседанию мы получили информационные материалы и предложения от органов государственной власти большинства северных регионов. Члены нашего комитета регулярно бывают в своих регионах, поэтому мы хорошо знаем ситуацию в северных территориях, в том числе и в рассматриваемой сфере, и, конечно же, удовлетворения она не вызывает.

Уважаемые коллеги! Поступившие в комитет предложения по теме "круглого стола" учтены и изложены в розданном вам проекте рекомендаций. Я призываю вас к активному диалогу по обсуждаемому вопросу и прошу по ходу нашей работы высказывать свое мнение по проекту рекомендаций.

Ну а теперь нам нужно договориться о порядке, регламенте нашей работы. В Совете Федерации установлено время для доклада — 15 минут, для выступающих — 5—7 минут. Желающих выступить в прениях я прошу подавать записки мне.

Предлагается провести наше заседание в течение двух часов без перерыва. Ведется стенограмма заседания, поэтому прошу при каждом выступлении представляться. Если нет возражений, продолжим нашу работу.

Слово для доклада предоставляется Валерию Николаевичу Мосалову, заместителю директора Департамента государственной политики в области дорожного строительства, автомобильного городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

В.Н. Мосалов. Уважаемый председатель, уважаемые участники "круглого стола"! В первую очередь хотелось бы сказать, что Министерство транспорта Российской Федерации рассматривает строительство и поддержание в надлежащем состоянии автомобильных дорог в районах Крайнего Севера с трех позиций.

Первая позиция — это стратегическая позиция. Ни для кого не секрет, что в последнее время делаются активные попытки максимально вытеснить Россию из Арктического региона с учетом достаточно больших богатств, которыми обладает Арктический шельф. Поэтому строительство дорог необходимо с точки зрения стратегической для того, чтобы обеспечить функционирование опорных точек развития районов Крайнего Севера.

С точки зрения экономики районы Крайнего Севера представляют значительный интерес в связи с большими запасами полезных ископаемых — как нефтегазовых месторождений, так и золота, платины и редкоземельных металлов, а также возрастающей роли Северного морского пути.

С точки зрения социальной... Когда получаешь из приемной Президента России письмо от жителя Воркуты, который пишет, что "я живу в Воркуте, имею автомобиль, но для того чтобы выехать на дорожную сеть Российской Федерации, я вынужден погрузить его на железнодорожную платформу, заплатить определенную сумму за его перевозку, например, до Ухты, и только после этого могу ехать по дорожной сети Российской Федерации". То есть это — явная дискриминация с точки зрения свободы передвижения автомобильного транспорта.

В настоящее время развитие автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним регионах ведется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734.

В районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в сфере дорожного хозяйства приоритетными объектами Транспортной стратегии определены:

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М51, М53, М55 и автомобильной дороги Чита — Хабаровск;

маршрут Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита — Хабаровск — это ось, к которой "привязывается" вся дорожная сеть Сибири и Дальнего Востока;

строительство автомобильных дорог "Уссури" (Хабаровск — Владивосток), М56 "Лена" (Невер — Якутск);

строительство автомобильной дороги "Колыма" (Якутск — Магадан);

строительство автомобильных дорог М52 "Чуйский тракт" (Новосибирск — Бийск — граница с Монголией) и М54 "Енисей" (Красноярск — Абакан — Кызыл — граница с Монголией).

Три года назад принята в федеральную собственность и приобрела статус федеральной автомобильная дорога "Вилуй" — это отмыкание от автомобильной дороги М53 "Байкал" в районе Тулуна и далее на Братск, Усть-Кут, Мирный, Якутск. Придание данной автомобильной дороге федерального статуса позволило включить ее поименно в федеральную целевую программу развития транспортной системы России (подпрограмма "Автомобильные дороги") и заложить достаточно хорошие средства на ее строительство, потому что в настоящее время от Усть-Кута до Мирного практически нет дорог, только автозимники.

Я говорил о ближайшем периоде, об объектах, которые заложены в подпрограмму "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы до 2015 года. Сегодня эта программа корректируется с продлением ее до 2019 года. Если кого-то интересуют цифры, я могу назвать их по этим основным дорогам до 2019 года, что предусматривается, поскольку Минтранс России уже определил свою позицию. Все материалы направлены в Минэкономразвития России и проходят согласование в Минэкономразвития России и в Минфине России.

На более отдаленный период (в соответствии с транспортной стратегией до 2030 года), в 2016—2030 годах, основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях станет реконструкция автомобильных дорог на направлениях Северо-Запад — Сибирь (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар, Пермь, Ханты-Мансийск и далее на Томск), Северо-Восток — Полярный Урал (Сыктывкар — Воркута с подъездом через Усинск к Нарьян-Мару). Кроме того, предполагается завершение реконструкции автомобильной дороги Тюмень — Сургут (которая сегодня существует на каких-то участках в асфальтобетоне, где-то — в цементобетонных плитах) и строительство дороги Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард. До Надыма проезд сегодня есть, от Надыма до Салехарда ведутся усиленные работы в основном за счет финансовых ресурсов "Газпрома" и нефтяных компаний, поскольку в первую очередь они заинтересованы в этой автомобильной дороге.

С завершением соединения Салехарда через Новый Уренгой — Сургут с основной сетью автомобильных дорог можно будет закольцевать маршрут от Салехарда на Воркуту. Один ход пойдет через Сыктывкар — Ухту — Печору на Воркуту, второй — через Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард на Воркуту.

До 2030 года планируется реконструкция участков автомобильных дорог, включая сеть федерального значения, на направлениях Хабаровск — Николаевск-на-Амуре с подъездом к Комсомольску-на-Амуре; Южно-Сахалинск — Оха (это на Сахалине). Усиленно ведутся работы на участке Лидога — Ванино, железнодорожное сообщение там есть, автомобильное сообщение предполагается обеспечить до 2030 года, а может быть, в зависимости от наших финансовых ресурсов, и раньше.

Кроме того, должна быть решена та задача, которая раньше казалась нереальной, — это продление автомобильной дороги "Колыма" до порта Анадырь (Чукотский автономный округ) через Осумкчан, Омолон, дальше на Билибино, Комсомольск и на Анадырь с ответвлением на северо-запад (на порт Певек).

В соответствии с поручением Президента России ведется также интенсивная реконструкция автомобильных дорог Камчатского края. В первую очередь это Петропавловск-Камчатский — Усть-Камчатск и Петропавловск-Камчатский — Соболево. Комплексное развитие и модернизация дорожной сети сегодня интенсивно осуществляется во Владивостокском транспортном узле в связи с подготовкой к саммиту АТЭС в 2013 году, в частности, мост через пролив Босфор Восточный на остров Русский, мост

через бухту Золотой Рог, реконструкция автомобильной дороги "Уссури", обеспечивающей подъезд к Владивостоку, и улучшение транспортного движения от дороги "Уссури" по Владивостоку к острову Русский, где, видимо, будет проходить саммит.

Могу привести суммы средств, которые выделяются на строительство автомобильных дорог в соответствии с Федеральным законом от 13 декабря 2010 года № 357 "О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов". Я не буду занимать время и говорить, сколько выделено и так далее. Реализация дорожных программ в районах Крайнего Севера осуществляется в рамках двух федеральных целевых программ.

Федеральная дорожная сеть реконструируется и развивается в рамках Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы" (подпрограмма "Автомобильные дороги"). Здесь все нормально движется. Была некоторая остановка в кризисный период 2008—2009 годов и в начале 2010 года. На сегодняшний день в откорректированную подпрограмму "Автомобильные дороги" до 2019 года заложены достаточно большие суммы. Например, на строительство и реконструкцию дорог "Колыма" и "Лена" предусматривается направлять порядка 5—7 млрд. рублей в год.

Автомобильная дорога Чита — Хабаровск (кстати, она была соединена в 2010 году, полностью получила асфальтовое покрытие) строилась более 20 лет (начало ее строительства относится еще ко временам существования Союза, поэтому некоторые участки, особенно головные участки со стороны Читы и Хабаровска, пришли в негодность, находятся в неудовлетворительном состоянии как по качеству проезда, так и по пропускным условиям, потому что автомобилизация растет огромными темпами (8—10 процентов в год), и интенсивность движения, особенно в районе тяготения к крупным населенным пунктам, растет соответственно. Пропускная способность дороги Чита — Хабаровск в районе центров субъектов Российской Федерации — Хабаровска, Читы, а также подъездов к Благовещенску и Биробиджану уже не удовлетворяет, не обеспечивает беспрепятственный пропуск автомобильного транспорта.

Региональная компонента автомобильных дорог в регионе осуществляется на основании федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года". Могу назвать объекты: в Якутии это автомобильная дорога Якутск — Амга — Усть-Мая — Югоренок с дальнейшим выходом через Магаданскую область на Тихий океан. В Амурской области это подъезд к Благовещенску и к будущему космодрому "Свободный". Кстати, встала проблема, которая не была заложена в данной ФЦП, кроме, по-моему, Читинской области: в программу не заложены подъезды от автомобильной дороги Чита — Хабаровск к населенным пунктам, тяготеющим к этой дороге. Большинство регионов такие подъезды не заложили, и в результате населенные пункты, находящиеся в 20—50 километрах от оси автомобильной дороги Чита — Хабаровск, связи с основной сетью автомобильных дорог пока не имеют.

Про Камчатку я уже говорил: ведется интенсивная реконструкция с устройством асфальтобетонного покрытия автодороги Петропавловск-Камчатский — Усть-Камчатск. В Магаданской области (тоже уже называл) — Палатка — Кулу — Нексикан, самое основное — автомобильная дорога "Колыма" — Осумкчан — Омон — Билибино — Комсомольск — Анадырь для соединения Чукотки и порта Певек с основной сетью дорог — с дорогой "Колыма" и далее через дороги "Лена" и "Вилуй" с выходом на Транссиб и в центральную часть Европы.

Кроме того, необходимо учитывать соединение Нарьяр-Мара, Салехарда, Певека и других населенных пунктов, расположенных в районах Северного Ледовитого океана,

с точки зрения возобновления интенсивной работы Северного морского пути, как портов—пунктов обеспечения жизнедеятельности Северного морского пути.

В Сахалинской области интенсивно строится меридианальная автомобильная дорога Южно-Сахалинск — Оха — Москальво и автомобильная дорога Огоньки — Невельск.

Большое внимание уделяется автомобильным дорогам в Бурятии. В первую очередь — от Улан-Удэ, вдоль восточного побережья озера Байкал (Северобайкальск, Уоян), дорогам, которые использовались в период строительства БАМа. Там, в районе озера Байкал, с восточной стороны предполагается создание мощной рекреационно-туристской зоны, в связи с чем на строительство этой дороги направляются значительные средства.

В Забайкальском крае — реконструкция автомобильной дороги Чита — Хабаровск по федеральной части, по подпрограмме для Дальнего Востока и Забайкалья — строительство автомобильной дороги Сретенск — Усть-Карск и Могоутуй — Первомайская, соединение населенных пунктов, тяготеющих к маршруту Чита — Хабаровск.

Необходимо отметить, что подпрограмма для Дальнего Востока и Забайкалья в связи с финансово-экономическим кризисом пострадала достаточно сильно. Так, на текущий (и на прошлый) год запланированные программой объемы средств были "обрезаны" на 83 процента.

Но, по информации Минрегиона России, который является заказчиком по данной ФЦП, с будущего года предполагается восстановить ранее утвержденные по этой программе объемы. Это даст значительный толчок развитию региональной сети на Дальнем Востоке и в Забайкалье, и в том числе работам по соединению населенных пунктов и созданию автомобильных дорог в районах Крайнего Севера.

Что касается законодательного обеспечения. В соответствии с поручениями Президента Российской Федерации в течение прошлого года был разработан и в текущем году принят федеральный закон о внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации, который предусматривает создание федерального и региональных дорожных фондов.

Федеральный дорожный фонд уже работает, источниками его формирования являются средства федерального бюджета (так называемый базовый объем) в объеме 254 млрд. рублей и дополнительные объемы, которые будет получать федеральный бюджет за счет увеличения акцизов на горюче-смазочные материалы.

Повторю: Федеральный дорожный фонд уже работает, он предусмотрен законом о бюджете на 2011 год, и это позволяет: первое — стабильно смотреть в будущее, обеспечить долгосрочное планирование, развитие федеральных автомобильных дорог и оказание помощи в виде субсидий субъектам Российской Федерации; второе — самое главное, на мой взгляд, — это создавать региональные дорожные фонды, что должно быть осуществлено не позднее 1 января 2012 года. Кстати, источники финансирования региональных дорожных фондов также определены — это увеличение акциза и транспортный налог. Правда, по транспортному налогу в связи с увеличением акцизов на топливо базовые ставки уменьшены в два раза, регионам разрешено уменьшать их или увеличивать еще в 10 раз, а в части легковых автомобилей с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил — устанавливать нулевые ставки этого налога, то есть фактически освобождать эти автомобили от транспортного налога. Этот закон очень важен для регионов.

С 2011 года в течение трех лет предполагается ежегодное увеличение акцизов на горюче-смазочные материалы, в среднем на 1 рубль за 1 литр. В 2011 году увеличение

уже произошло, в Федеральный дорожный фонд поступило порядка 80 млрд. рублей, по оценке. Сумма, на которую будут увеличены акцизы с 1 января 2012 года, — это порядка 88 млрд. рублей, они пойдут в доходы субъектов Российской Федерации, в региональные дорожные фонды. Порядка 100 млрд. рублей — это "третий рубль", который придет в 2013 году дополнительно и будет разделен пополам: 50 процентов — в федеральный бюджет, 50 процентов — в бюджеты субъектов Российской Федерации.

В результате субъекты Федерации получают значительное увеличение (более чем на 30 процентов) финансовых возможностей для финансирования автомобильных дорог, в первую очередь для их ремонта и содержания, поскольку в последнее время ситуация такова, что в связи с недофинансированием региональная сеть приходит в упадок, и во многих регионах автомобильные дороги, раньше имевшие статус автомобильных дорог с капитальным типом покрытия (асфальтобетон), в предыдущие годы переводились в разряд гравийно-щебеночных.

Так почему создание дорожных фондов так важно для регионов? Возьмем Карелию. Доходы бюджета республики от акцизов и транспортного налога в 2011 году составят 2,3 млрд. рублей. В то же время на дорожное хозяйство расходуется сегодня 773 миллиона, то есть менее одной трети. Остальные две трети идут на затыкание дыр. Мы понимаем, что в первую очередь это бюджетники — здравоохранение, образование и так далее. Но дороги не менее важны, поскольку ни один из национальных проектов — "Здравоохранение", "Образование", особенно "Развитие АПК" и так далее — не будет работать в полном объеме без хорошо развитой сети дорог и подъездов к населенным пунктам.

Это я о Карелии сказал, которая не использует средства в полном объеме, но она будет вынуждена это делать, поскольку в соответствии с законом о внесении изменений в Бюджетный кодекс, подписанным 6 апреля текущего года, создание дорожного фонда сделает поступления от акцизов и транспортный налог целевыми, и эти средства могут направляться только на ремонт, содержание и развитие региональных автомобильных дорог.

Что касается здравоохранения, образования и всей социальной сферы, то это работа Минфина России, который должен изыскать дополнительные ресурсы для тех регионов, у которых средства будут направляться в дорожные фонды.

В Республике Коми доходы примерно те же — 2,4 млрд. рублей (напомню, в Карелии — 2,3 млрд. рублей). Но республика тратит не 773 млн. рублей, как Карелия, а 3,8 млрд. рублей. То есть к тем источникам, которые будут являться целевыми с 2012 года (в том числе дополнительные акцизы и транспортный налог), республика добавляет средства из собственного бюджета на развитие автомобильных дорог.

То же самое можно сказать о Дальневосточном федеральном округе. Я не хочу ругать Якутию, но все-таки констатирую, что из 3 млрд. рублей, которые составляют суммарные акцизы на горюче-смазочные материалы и транспортный налог, на дорожное хозяйство используется ровно половина. В то же время от республики поступают постоянные запросы на выделение средств. Но республика должна использовать в полном объеме собственные возможности, тем более что в 2012—2013 годах эти возможности будут увеличены.

Камчатский край. Доходы от акцизов и транспортного налога составят около 1,848 млрд. рублей, а расходуется 1,34 млрд. Но здесь помощь из федерального центра играет свою положительную роль.

Хочу отметить, что принятие закона о дорожных фондах сыграет свою роль. Так, по федеральным автомобильным дорогам поставлена задача выйти на нормативы ремонта

и содержания автомобильных дорог с тем, чтобы сохранить то, что сделано, к 2014 году. Рекомендовано (и я призываю сегодня здесь представителей регионов) разработать такие нормативы в субъектах Федерации, имея в виду, что финансовые ресурсы для этого будут — по крайней мере на ремонт и содержание автомобильных дорог.

Кроме того, в настоящее время разрабатывается закон, касающийся внесения изменений в законодательство Российской Федерации в целях осуществления так называемых контрактов жизненного цикла дороги. Это долгосрочные контракты, которые включают в себя как создание объекта, так и его последующий ремонт и содержание в течение длительного периода времени. В чем суть этого проекта? Подрядчик, принимая на себя функцию построить объект и в дальнейшем его эксплуатировать, заинтересован в качественном создании этого объекта, потому что если он подготовит некачественный объект, его затраты на содержание этой дороги будут значительно выше и доходы соответственно могут прийти к нулю, а то и привести это предприятие к убыткам. Поэтому это одно из важных преобразований, которое должно повлиять на качество создания автодорожных объектов не с точки зрения административного воздействия, а с точки зрения экономического воздействия.

Внедрение долгосрочных комплексных контрактов позволит в первую очередь на федеральной сети на основе концессионных соглашений создавать объект за счет средств инвестора и в дальнейшем, если дорога будет платной, элементарно возмещать издержки, которые понес инвестор при создании этого объекта, за счет взимания платы. Это все очень просто, но долгосрочные контракты позволят возмещать затраты на создание бесплатного объекта в рамках федерального бюджета. То есть это как бы создание объекта с расчетом из федерального бюджета в рассрочку в определенный период, в течение 10—12 лет. Это достаточно интересно, поскольку позволит в ускоренном темпе начать создание сети крупных и современных федеральных автомобильных дорог.

В обеспечении сохранения автомобильных дорог мы видим три направления. Первое — это создание нормативной базы, законодательной в первую очередь, она фактически сегодня создана (это закон, позволяющий создавать дорожные фонды, федеральный и региональные, которые обеспечивают финансовую базу); закон об автомобильных дорогах существует. Второе — сохранность автомобильных дорог через повышение качества создаваемых объектов делится как бы на две части: за счет применения современных новых технологий и внедрения инноваций и за счет институциональных преобразований (долгосрочные комплексные контракты). Третье — это сохранность автомобильных дорог путем ограничения движения по дорогам, которые построены 20 лет назад и еще не реконструированы. Да, сегодня мы строим дороги с расчетной нормативной нагрузкой 11 тонн на ось, но у нас еще есть дороги, рассчитанные на 6 тонн. Необходимо ужесточить наказание за несанкционированный проезд по этим дорогам тяжелых автомобилей с тем, чтобы сохранить дорожную сеть.

Н.П. Львов. Спасибо, Валерий Николаевич. Я специально не остановил Вас. Вопрос действительно очень серьезный, и собравшимся здесь специалистам интересно было из первых уст услышать и о ваших планах, и о запланированных на реализацию этих планов ресурсах. Дай Бог, чтобы они были выполнены.

Коллеги, Валерий Николаевич по ранее принятой договоренности вынужден нас покинуть в связи с тем, что он должен присутствовать на совещании. Но здесь, как бы в заложниках, остается Валентина Викторовна Квитко, начальник отдела Министерства транспорта Российской Федерации. Она ответит на все вопросы, которые появятся.

Поблагодарим Валерия Николаевича, пожелаем ему успехов. Спасибо большое Вам, Валерий Николаевич, всего доброго.

Мы продолжим наше заседание. Я прошу выступающих все-таки придерживаться установленного регламента, и желательно не повторяться. Надо сказать, что абсолютное большинство цифр, которые озвучил Валерий Николаевич, в материалах заседания есть, обратите на них внимание. Может быть, какие-то новые предложения будут в проект рекомендаций, я прошу особое внимание обратить именно на это.

Пожалуйста, слово — Павлу Евгеньевичу Мысину, заместителю министра транспорта Хабаровского края.

П.Е. Мысин. Уважаемый председательствующий, коллеги! Существующая сеть региональных автомобильных дорог общего пользования в Хабаровском крае составляет 3883 километра, в том числе проходящих по территории районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностям — 2618 километров. Из них по составу дорожная сеть в северных районах края представлена автодорогами третьей, четвертой, пятой категорий — это 2332 километра, в том числе с асфальтобетонным покрытием — чуть более 500 километров; автозимники — 286 километров, они расположены в Охотском, Верхнебуреинском и Солнечном муниципальных районах.

Следует отметить, что все магистральные автодорожные направления развития региональной опорной дорожной сети связаны с развитием северных регионов.

Валерий Николаевич Мосалов сказал, что дорогу Хабаровск — Лидога — Ванино планируется ввести в строй в 2030 году. У нас есть планы края до 2016 года. Дорога Комсомольск-на-Амуре — Солнечный — Березовый — Сулук — Могада — Чегдомын идет вдоль широтного хода БАМа, она очень актуальна. Автодорога Комсомольск-на-Амуре — Селихино — Богородское — Николаевск-на-Амуре проходит по правому берегу реки Амур, соединяет все эти населенные пункты: Комсомольск-на-Амуре, Селихино, Высокогорный, Ванино.

Важна апробация развития направления строительства автодорог, имеющих важное политическое и социально-экономическое значение с точки зрения региональных и федеральных интересов. К таким направлениям могут относиться: Якутск — Амга — Усть-Мая, Нелькан — Аян (это выход к Охотскому морю); Ургал — Февральск — Тында и Березовый — Полина Осипенко — Тугур — Аян. Развитие автодорожной сети и повышение ее транспортно-эксплуатационного уровня, в том числе и в северных районах, является основной задачей дорожного хозяйства края, без решения которой невозможно обеспечение общеэкономического роста и решение социальных проблем при развитии рыночных отношений.

Строительство дорог благоприятным образом отражается на социально-экономических условиях жизни основной части местного населения. Особой проблемой (я хочу это подчеркнуть) для Хабаровского края являются весьма значительные затраты на обеспечение северного завоза грузов. Эта проблема имеет непосредственное отношение к бездорожью в северных районах края. Отсутствует постоянная наземная транспортная связь этих районов с другими районами и крупными городами.

В настоящее время финансирование мероприятий по строительству дорог в крае осуществляется в рамках целевых программ развития транспортной системы России в 2010—2015 годах. Ведется строительство автомобильной дороги станция Кун — станция Уктур (это по Комсомольскому району). В последующие годы планируется продолжить строительство дороги до поселка Ванино в рамках программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года". Производятся капиталовложения на дорожное строительство по следующим направлениям: авто-

дорога Селихино — Николаевск-на-Амуре, про которую я говорил ранее, она проходит по территориям Комсомольского, Ульчского, Николаевского районов; автодорога Хабаровск — Лидога — Ванино с подъездом к Комсомольску-на-Амуре связывает Ванинский район с опорной сетью автодорог, тем более что у нас находится единственная в Российской Федерации портовая особая экономическая зона в городе Советская Гавань, которая является единым целым (Ванино с Совгаваньским транспортным узлом). Автодорога Комсомольск-на-Амуре — Березовый — Сулук — Мога — Чегдомын проходит по территориям Солнечного и ряда других районов.

С учетом особой значимости для Хабаровского края развития сети автомобильных дорог, в том числе тех дорог, которые я перечислял, федеральной целевой программой на 2011—2013 годы предусмотрено финансирование краевого автодорожного строительства из федерального бюджета в размере 12,8 млрд. рублей. Правительство края сегодня готово к освоению этих средств. Разработаны проектная документация, имеющая положительное заключение государственной экспертизы, и документация на проведение аукционов для выбора подрядных организаций. Но на сегодняшний день финансирование объектов осуществляется в пределах 20 процентов (это то, о чем уже говорил Валерий Николаевич Мосалов).

Большая часть проходящих по северным территориям дорог была построена во второй половине прошлого века, они представляют собой автодороги четвертой и пятой категорий с гравийным и грунтовым покрытием. Более 50 мостов было построено по временной схеме, в деревянном исполнении. В настоящее время большая часть их находится в неудовлетворительном состоянии.

В настоящее время на участках дорог, включенных в упомянутую федеральную целевую программу, ведутся работы по строительству и реконструкции с доведением их параметров до проектной категории и переустройством искусственных сооружений в капитальные.

Один из главных вопросов темы "круглого стола" касался использования современных технологий строительства, ремонта и эксплуатации автодорог. Я подчеркну только, что у нас используются и геосинтетические материалы, и эмульсии битумные, фибросталебетон, проводится ремонт асфальтобетонных покрытий холодными смесями. Но я хочу отметить, что с учетом специфики северных территорий при строительстве сооружений широко применяются гофрированные трубы большого диаметра, что позволяет частично отказаться от перевозки крупногабаритных железобетонных конструкций и снизить транспортные расходы.

Возведение земляного полотна производится с учетом температурного режима толщи грунтов и их физико-механических свойств. Проекты выполняются на основе теплотехнических расчетов, исходя из принципов направленного регулирования уровня залегания верхнего горизонта вечномерзлых грунтов в основании насыпи в период эксплуатации дороги, что также способствует обеспечению экологической безопасности природной среды.

Строительство и реконструкция автомобильных дорог в крае осуществляются только в соответствии с федеральными целевыми программами на принципах софинансирования федеральных субсидий для краевого бюджета. В 2011 году доля края по финансированию строительных объектов составила чуть более 52 процентов. Это говорит о высокой заинтересованности края в реализации проектов. Очень плохо, что, несмотря на работу с федеральными структурами, до сих пор не принято решение о выделении субсидий из федерального бюджета на содержание и ремонт региональных или межмуниципальных дорог, хотя законодательные возможности для этого есть.

В соответствии с требованиями федерального закона № 257 правительством Хабаровского края принято постановление от 30 декабря 2009 года № 408 о нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, которым предусматривается переход к нормативному финансированию работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту региональной сети автомобильных дорог до 2015 года.

Министерством промышленности и транспорта края совместно с хабаровским Управлением автомобильных дорог была проведена соответствующая работа по определению нормативов денежных затрат на содержание и ремонт региональных автомобильных дорог.

В настоящее время в соответствии с вышеуказанным постановлением утверждены следующие нормативы затрат (в ценах 2009 года): на содержание — 526,3 тыс. рублей на 1 километр, на ремонт — 3 млн. 540 тыс. рублей, на капитальный ремонт — 11 млн. 985 тыс. рублей.

Вместе с тем, исходя из возможностей бюджета Хабаровского края, на содержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования в 2010 году было выделено 280 млн. рублей, что в среднем на 1 условный километр дороги составляет 67 тыс. рублей, а это ниже норматива денежных затрат почти в 8 раз.

На 2011 год планом работ на содержание автодорог предусмотрено 608 млн. рублей, что более чем в два раза превышает лимит финансирования в сравнении с 2010 годом. На капитальный ремонт — 182 млн. рублей и 171 млн. рублей соответственно, или в 1,8 раза больше средств, выделенных на указанные цели в 2010 году.

Основные средства ремонта и капитального ремонта будут направлены на восстановление аварийных мостов и участков автодорог. Всего в текущем году в дорожное хозяйство края будет направлено 2 млрд. 525 млн. рублей, в том числе из федерального бюджета — 1 миллиард 25 миллионов, соответственно из краевого бюджета — чуть более 1,5 миллиарда.

Согласно произведенным расчетам при финансировании работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту региональных или межмуниципальных дорог общего пользования на основании утвержденных нормативно-финансовых затрат (без учета индексации по годам) Хабаровскому краю в 2011 году потребуется более 8 млрд. рублей, в том числе на содержание дорог — 2,6 миллиарда по сравнению с 608 миллионами, на ремонт дорог — 1,3 млрд. рублей, на капитальный ремонт — 4,7 млрд. рублей.

Для сравнения: законом Хабаровского края о бюджете на 2011 год, исходя из реальных возможностей, фактически на 2011 год предусмотрено 962 миллиона. Действующая система финансирования дорожного хозяйства не в полной мере отвечает задачам эффективного функционирования отрасли, не создает достаточных условий для сохранения и поступательного развития транспортной инфраструктуры.

К основным недостаткам финансового обеспечения отрасли относятся недостаточные стабильность и предсказуемость расходов бюджета, направленных на дорожное хозяйство, острый дефицит финансовых ресурсов для ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативной потребностью.

В последние годы из-за ограниченных объемов финансирования работ по ремонту и содержанию состояние дорожной сети края, особенно в северных районах, значительно ухудшилось. Из-за систематического "недораемонта" дорог, что продолжается уже дольше 10 лет, более 50 процентов дорожной сети не соответствует нормативным требованиям, что негативно влияет на безопасность дорожного движения. Доведение

норматива содержания и ремонта дорог до 100 процентов планируется, как я вам ска- зал ранее, до 2015 года, что маловероятно. И создание дорожных фондов также вызы- вает у нас сомнение. Хотя, конечно, дорожные фонды — это стабильность. И абсолют- но правильно, что принято это решение.

Учитывая ограниченные возможности бюджетов субъектов Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ, и высокую долю автомобильных дорог, не от- вечающих нормативным требованиям, что стало следствием недостаточного финанси- рования работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту, считаем необхо- димым рассмотреть вопрос о возможности выделения субсидий на указанные цели из федерального бюджета. Необходимо отметить, что действующая система финанси- рования дорожного хозяйства не в полной мере отвечает задачам эффективности и функ- ционирования отрасли, не создает достаточных условий для сохранения и поступа- тельного развития транспортной инфраструктуры.

Н.П. Львов. Павел Евгеньевич, заканчивайте, пожалуйста.

П.Е. Мысин. Проблемы наши известны всем сидящим в зале. Доклад окончен.

Н.П. Львов. Спасибо, Павел Евгеньевич. Понятно и нам здесь, как сложно сейчас регионам финансировать те или другие направления работы отраслей, потому что мы знаем, что и дополнительно выделенные ресурсы — на образование, медицину и так да- лее — в том числе касаются, безусловно, расходной части бюджетов регионов.

На дорожное строительство, вероятно, будет оставаться все меньше и меньше, к сожалению. Но, конечно, дорожные фонды — Вы правы совершенно — при всей слож- ности их формирования и наполнения наиболее предсказуемы, хотя бы по статьям рас- ходов. И можно будет хоть что-то планировать в этой части (ремонт, строительство, ка- питальный ремонт дорог), без всякого сомнения.

Слово для выступления — Константину Витальевичу Могильному, генеральному директору Федерального государственного унитарного предприятия "Российский до- рожный научно-исследовательский институт".

К.В. Могильный. Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемый председатель, уважаемые участники "круглого стола"! Не хотел бы повторять в своем выступлении уже сказанное.

Наша филиальная сеть включает десять филиалов в том числе в городах Пермь, Красноярск и Хабаровск.

Там ситуация меняется, люди уезжают, за 15 лет эти районы покинули свыше 3 мил- лионов человек. За эти годы поменялись существенным образом нагрузки (передвиже- ние по дорогам, построенным, как было уже сказано, по старым нормативам).

Изменились и грузопотоки. Появилось большое количество бесхозных дорог, уча- стки, которые выбыли из функционирования и не используются в данный момент. То есть сейчас возникла ситуация, при которой мы смотрим в атлас, где этот участок обо- значен как проезжая дорога, а на самом деле эта дорога, наверное, лет 10—15 уже не эксплуатируется, хотя она может учитываться в общей сети. Таких случаев несколько.

Появились новые направления, и прежде всего направления, связанные с эпицен- трами добычи полезных ископаемых в районах Крайнего Севера.

Хотелось бы остановиться подробнее на так называемых всесезонных дорогах и обратить внимание участников сегодняшнего совещания на опыт Мурманской области, которая уже лет 30 применяет, и эффективно применяет, так называемые холодные смеси "черный щебень" и битумные эмульсии. Это наша, отечественная разработка по- казалась свою надежность. В Мурманской области, как только пошел тяжелый транс- порт, сеть начала выбывать, перестала функционировать. Конечно, технология очень

интересная, и, кстати говоря, она используется активнейшим образом и в Скандинавии, и в Канаде — в таких же климатических условиях. На покрытиях абсолютно нет трещин, покрытия служат по 30 лет, и по сути дела мы имеем эффект "самозалечивания".

Что касается щебеночных покрытий. При учете автомобильных дорог — федеральных, региональных — выяснилось, что мы, к сожалению, имеем очень высокую долю дорог с твердым покрытием. Для примера: в США из 6 млн. километров дорог только 50 процентов имеют твердые покрытия. Все остальное — это так называемые грейдеры, щебеночные покрытия, которые используются в том числе и в промышленных районах.

Самое важное здесь — обеспечение водоотвода и несущей способности. Также хотелось бы отметить другую отличительную особенность нашего подхода: например, лесовозные дороги Канады рассчитаны на то, что средний грузовик перевозит за один раз 150 тонн. Это говорит о том, что экономика там совсем другая. Нужно внимательно оценить систему расчета этих дорожных одежд.

И, кстати, хотел бы отметить, что дороги Крайнего Севера, по сути, должны быть приравнены к дорогам промышленным, потому что это касается северного завоза (все присутствующие это знают), и, конечно, говорить о том, что кто-то везет там 40 тонн... Конечно, никто не везет! Везут в лучшем случае по 60, а то, бывает, и по 100 тонн везут. Поэтому если мы говорим о всесезонных дорогах, то здесь принципиально надо рассмотреть вопрос о существующей методике расчета, о категориях, потому что построить дорогу пятой категории с интенсивностью до 700 автомобилей в сутки... Эта дорога, извините за грубость, развалится через сезон. А мы именно таким образом сейчас проектируем эти дороги и получаем положительное заключение экспертиз...

Следующий момент — искусственные сооружения. Очень большое количество деревянных мостов существует и у нас, и за рубежом, и таковы же подходы в Канаде, на северных территориях, на Аляске, и они остаются, как ни странно, одними из самых эффективных искусственных сооружений. Единственный вопрос — конечно, уровень содержания этих искусственных сооружений совершенно разный.

Грунтовые дороги, конечно, не относятся к всесезонным, но здесь тоже есть определенные подходы, которые позволяют существенным образом повысить "проезжаемость". Кстати, по перевозкам. По оценке наших коллег, стоимость перевозок в районах Крайнего Севера в 5—10 раз превышает стоимость перевозок в центральной части страны и примерно в два, а то и в три раза превышает те же показатели в Канаде и в северных штатах Америки, на Аляске.

Что касается автозимников. Их использование по большей части является единственным способом доставки грузов в отдельных территориях, и это будет оставаться основными путями. Хотелось бы отметить подход наших коллег из Канады. В Канаде 5,4 тыс. километров зимников, и подход примерно одинаковый, только с другими геометрическими параметрами. То есть там, где это возможно, зимник строят шириной 30 метров, потому что в условиях Крайнего Севера и больших снежных покровов самая большая беда — это "попасть в историю". Таких случаев очень много, а виной тому — наши нормативы, которые ограничивают ширину проезжей части.

По технологиям. О битумных эмульсиях я сказал, хочу только отметить, что существующие технологии позволяют (без применения инфраструктуры, в поле или где-то в другом месте, без всякой энергетики) производить до 200—300 тонн смесей, которые мы можем укладывать в виде черных щебней.

Геосинтетика — тоже одно из очень интересных инновационных решений, которые уже используются, здесь вопрос только в нормативной базе и расчетах.

Металло-гофрированные трубы являются очень интересным и эффективным решением, что сейчас и используется.

Хотелось бы отдельно сказать о так называемых геоинформационных технологиях. Хочу рассказать об опыте Канады. Все дороги — и автозимники, и временные, и постоянные — занесены в геоинформационную систему, где полностью собирается вся информация и по геометрии, и по времени обслуживания, и климатические данные, и данные по мониторингу, что позволяет оптимизировать маршруты движения. В том числе в Канаде используется, как ни странно, и GPS, и ГЛОНАСС, и также используется эта система для навигации, потому что очень важным вопросом является обеспечение безопасности на этих дорогах.

Ледовые переправы — отдельная очень большая тема. Хотелось бы отметить принципиальные отличия. Обычный вес — это 40—42 тонны на ледовых переправах в Канаде, а в некоторых случаях установлено ограничение в 64 тонны. Каким образом решаются эти вопросы? Только через научный подход и постоянный мониторинг. Оказывается, при движении грузовика с такой массой образуется чаша прогиба, при этом если скорость увеличивается, то все может закончиться такой трагедией. Поэтому на дорогах Канады проводится еженедельный мониторинг с применением георадарных методов — на автозимниках и ледовых переправах, вносятся соответствующие корректирующие моменты, связанные с ограничением скорости на этих ледовых переправах. Все это вводится в общую геоинформационную систему, в том числе ведутся наблюдения по оптимизации выбранных решений.

По климату. По оценке и наших специалистов, и специалистов с Аляски, общее потепление приводит к тому, что смещается граница вечномёрзлых грунтов; в ближайшие 30—40 лет она сместится на 80—100 километров на север. При этом произойдет увеличение зимних температур на 4—6 градусов. Подсчитано, что в итоге от потепления климата период использования канадских дорог уменьшился на 17 процентов. Уже подсчитано, сколько потребуется дополнительных средств для того, чтобы увеличить капитальность некоторых сооружений, в том числе отменить ледовые и паромные переправы и построить мосты.

Что касается стратегии, во-первых, хотелось бы полностью поддержать проект рекомендаций заседания "круглого стола", но следует усилить несколько моментов, связанных с тем, что все-таки необходим, по нашему мнению, комплексный региональный прогноз, связанный с определением стратегии. Надо определить приоритетность развития тех или иных направлений.

Второй момент — создание реестров автомобильных дорог, в том числе сезонных. Министерство транспорта занимается этим вопросом, но реестр автозимников туда не входит. А это очень серьезная вещь с точки зрения уровня перевозок и их значимости.

Что касается стандартов, здесь указано все, и мы с этим полностью согласны; обязательны новые подходы, связанные с проектированием этих дорожных одежд.

Хотелось бы также отметить, что нужно учитывать особенность наших территорий. Ненадлежащим образом рассматриваются вопросы развития малой авиации, а в Канаде это рассматривается как основной вид транспорта, и просто впечатляет количество аэродромов там.

Что касается стратегии, которая развивается и Министерством транспорта Российской Федерации, и субъектами Российской Федерации, то хотелось бы подчеркнуть: собирать сведения можно только путем проведения постоянного мониторинга состояния сети. Поэтому мы готовы эти предложения конкретизировать и передать наши материалы.

Н.П. Львов. Спасибо большое. Действительно, такой оптимистичный доклад. Значит, не все у нас так плохо, в сравнении с Северной Америкой во всяком случае. И направления правильные взяты, только нормативную базу надо немного подправить, усилить контроль за действующими дорогами, и все у нас будет хорошо. Ну и финансирование... Как нам без финансирования? Чем же мы будем заниматься, если еще и финансирования лишимся? Совсем плохо.

Слово предоставляется Сергею Александровичу Егошину, начальнику государственного учреждения Управление автомобильных дорог Республики Карелия.

С.А. Егошин. Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемый председатель, уважаемые участники "круглого стола"! В Республике Карелия протяженность дорог составляет 6,5 тыс. километров. Как сказал ранее Валерий Николаевич Мосалов, на содержание выделялось 409 миллионов в год на все. Не густо...

В период с 2002 по 2009 год выделено 2,5 млрд. рублей, было введено более 100 километров дорог, но основной акцент делался на строительство пунктов пропуска, так как в непосредственной близости у нас — граница с Финляндией. Финны тоже принимают активное участие в работе на уровне правительства, они заинтересованы в обустройстве наших пунктов пропуска. Было построено порядка 10 мостов общей длиной 267 метров. Большие надежды, конечно, мы связываем все-таки с дорожными фондами. На сегодняшний день проект закона Республики Карелия о дорожном фонде республики уже подготовлен и согласовывается со всеми заинтересованными органами, то есть мы ожидаем его выхода очень скоро.

Одновременно ведется работа по подготовке постановления Правительства Республики Карелия об утверждении порядка формирования и использования ассигнований дорожного фонда Республики Карелия.

Так как тема нашего заседания все-таки — законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог, мне кажется, было бы уместно сказать о предложениях по изменению существующего законодательства. Ругать ничего не хочу, но и совсем довольным тоже не остаюсь.

Большая проблема, — думаю, не только в Карелии, — деревянные мосты. На сегодняшний день в моем управлении 75 мостов. Я уезжал вчера, а в понедельник у меня рухнул мост. Слава богу, без жертв — лесовоз только упал, а мужик выскочил, живой, все нормально. Что я делаю? Я закрываю движение. Дальше? Что я должен делать дальше? Строить я его не могу.

Поэтому первое предложение — в закон о дорогах внести поправки, касающиеся чрезвычайных ситуаций, — действия непреодолимой силы, чрезвычайные ситуации, все что угодно, — чтобы было оперативное реагирование. Потому что за тем мостом людей живет 2 тысячи. Я им, конечно, обеспечил проезд, но на сегодняшний день там есть проезд только легкового транспорта. Там 2 тысячи народа живет, они на дизеле "висят", им туда "соляры" не закинуть — вот проблема. А если руководствоваться законодательством, я что должен? У меня должен быть уже готовый проект, у меня уже все должно быть на руках, всего лишь 94-й закон, в течение 45 дней... Итого, может быть, год. Ну, а там что они будут делать — я не знаю.

До нового года я провел одну такую процедуру. Пришла прокуратура, "дала по башке". Больше я этого не делаю. Поэтому есть предложение все-таки как-то задумать-ся об этих ситуациях. Парадокс вот в чем — дороги республиканские, собственность республики. Район кричит, администрация кричит: "У нас беда, беда, без дорог никуда!" Они объявляют чрезвычайную ситуацию, я договариваюсь, условно говоря, с комитетом по чрезвычайным ситуациям, говорю: "Ребята, давайте, давайте, вперед!" Пы-

таемся работать, слава богу, нахожу поддержку у заместителя Главы Республики Карелия Юрия Алексеевича Канчера.

Второе предложение касается 94-го закона. Все-таки квалификационный отбор надо проводить, надо вносить поправки в закон. Что будет, когда дойдут деньги, когда будут фонды? Мы столкнемся с другой проблемой. Не дай бог, конечно, что-то будет происходить в части торгов, то есть на сегодняшний день мы опять рассматриваем содержание. Хорошо, что у нас есть еще советские запасы — карьеры, ДРСУ и все такое, в основном это все государственное либо акционировалось. Это когда-нибудь закончится — не сегодня, так завтра, не завтра, так в 2015 году закончится.

Что говорит закон? Мы объявляем, подтверждаем: все проблемы у того, кто выиграл. Контракт жесткий, да? Хорошо. Но как мы можем создать конкуренцию, как может прийти туда, допустим, организация, не имея ни карьеров, ничего? То есть она должна заранее как-то это продумать. Тоже тяжело.

Это я с финнами наобщался, может быть поэтому мысли такие. У финнов очень просто — они оформляют в течение трех месяцев любые нерудные материалы для дорожных нужд. Три месяца у них идет на это! У нас отвод карьера, наверное, в лучшем случае два года занимает...

Мы не говорим о промышленной добыче, мы не говорим о каких-то там прибылях, но тем не менее на уровне, допустим, того же содержания... Получается опять абсурдная ситуация. Что касается нерудных материалов, в Карелии нет проблем — есть камень, есть песок. Но брать не можем. Можем брать только там, где можно. И получается абсурд: дорога проходит по песчаной местности, а песок возим на ее содержание за 15, 20, 50 километров. Думаю, кто сталкивался непосредственно с производством, те меня понимают. Да песок-то вот он, рядом лежит! Почему не можем? Не знаю. Финны к этому проще относятся. Они оформляют это все актом на уровне администрации поселения, моментально, выделяют запасы. Не миллионные запасы, нет, они берут там десятки, сотни тысяч кубов — и этого хватает.

Почему я на этом заостряю внимание? Как я говорил, у нас 6,5 тыс. километров дорог, из них процентов 60 — дороги IV—V категорий, V—VI, IV — это очень хорошо. Дороги V категории связывают населенные пункты. Сейчас уже жизнь показала: откуда люди еще не убежали, там они остаются и даже дома еще строят. И ко всем этим дорогам плюс очень большой лесопромышленный комплекс — выходят, стыкуются все лесовозники. В период, когда идет вывозка, интенсивность составляет до 100 автомобилей... Какие 100? 600 автомобилей в сутки! Но появляется... Я называю это точечной вывозкой: они "выскакивают" и начинают активно вывозить лес — это их работа, это их бизнес. Тогда интенсивность достигает действительно 600 автомобилей в сутки, грузоподъемность каждого — до 50 тонн. Вы представляете, что происходит с этими дорогами? Кошмар...

То есть в рамках моих нормативов по содержанию дорог я делаю все, что могу. В любом случае проезд есть. Как говорили, большинство дорог построено при царе Горохе, может, я еще тогда не родился, так за это время содержания грейдера уже ничего не осталось, покрытия там уже фактически нет, там уже лезет местами лежневка. И получается так, что опять-таки обязывают подрядчиков, силовым, волевым решением. Они затягивают пояса, что называется, и благодаря тому, что карьеры сохранили еще с советских времен, выкручиваются. То есть все-таки нужно задуматься об упрощенной схеме, потому что на сегодняшний момент орган, у которого дороги находятся в оперативном управлении, не имеет права этим распоряжаться, да и не хочет. Я хочу, чтобы это было прописано "в случае чего-то" либо чтобы я мог предоставлять этот выбор. Кто

придет на это, кто выиграет, реально конкурентная рабочая организация (сейчас, слава богу, уже есть выбор), чтобы это не затягивалось до такой степени...

Я очень сумбурно выступаю.

Н.П. Львов. Да ничего, понятна Ваша озабоченность как профессионала.

С.А. Егошин. Это действительно озабоченность, очень серьезная. И, конечно, важна помощь федерального центра. В любом случае мы, конечно, ожидаем поступления средств из дорожных фондов. Как Валерий Николаевич объявил, это 2,3—2,6 млрд. рублей, дай бог, конечно, чтобы они все поступили, потому что республикой выбраны за последние два года бюджетные кредиты, и скорее всего это будет непогашение этих денег. То есть опять, к чему вернемся...

Н.П. Львов. Сергей Александрович, ждать — это очень хорошо, только имейте в виду, что все это произойдет еще и при условии наполнения региональных фондов. Это не просто так.

С.А. Егошин. Абсолютно верно.

Н.П. Львов. Это не подарок.

С.А. Егошин. Верно. Мы работали, лет восемь тому назад у нас было софинансирование с центром. Начиналось с 50 на 50. По-моему, это нормально.

Н.П. Львов. Спасибо, Сергей Александрович. Надо понимать, что большая часть вопросов, которые Вы затронули, — это еще и полномочия регионов, в том числе и законодательная инициатива по 94-му закону. Есть очень много проблем, все с ними сталкиваются по этому закону. И понятно, что уже назрели изменения, касающиеся таких чрезвычайных ситуаций, о которых Вы, в частности, сказали.

С.А. Егошин. Ну, это не только у меня происходит, я уверен...

Н.П. Львов. Конечно, конечно. Я тоже не москвич, а представитель Архангельской области, поэтому мы с Вами понимаем все эти проблемы.

Слово — Ондару Чимит-Доржу Байыровичу, советнику полномочного представителя Республики Тыва в г. Москве.

Ч.-Д.Б. Ондар. Спасибо, Николай Питиримович. Очень правильно Вы сказали во вступительном слове о том, что стоит вопрос о жизни и спасении народов, которые проживают в условиях Севера. Я должен доложить, Николай Питиримович, о том, что в нашей республике приравнены к северным три района. Мы сегодня очень серьезно обеспокоены именно Тоджинским районом, где находятся наши оленеводы. Когда я был председателем Совета Министров республики, на этой территории было два совхоза, и поголовье составляло 20 тыс. голов. Мы поставляли порядка 100 тонн мяса. Китайцы ездили к нам, покупали панты. Я даже разрешил — сами возьмите себе деньги для личного пользования, сколько китайцы дадут. И в то время была авиационная техника, то есть у нас были вертолеты. Я распределял, кто будет профсоюзы обслуживать, и так далее. Мы облетали кочевья оленеводов, доставляя соответствующее продовольствие, поддерживая медицинское обеспечение и так далее. И вот так мы "держали" оленеводство.

Сегодня положение катастрофическое, идет просто истребление поголовья оленей. 20 лет назад было у нас 20 тыс. оленей, сейчас осталось полторы тысячи. Было у нас 200 оленеводов, осталось 15 оленеводов. Почему? Потому, что на вывоз оттуда мяса нет средств и возможностей, нет вертолетного обслуживания и так далее. Потому что сейчас один полет вертолета стоит 68 тыс. рублей. Откуда эти средства возьмет высокототационная республика?.. Конечно, я в Тюменской области не раз бывал, там такие возможности есть. У нас таких возможностей не было.

В общем, уникальность наша республика теряет. Почему я говорю "уникальность"? В нашей республике можно поехать на север или на юг, видеть всё — Крайний Север с оленями, юг — с верблюдами, высокогорных яков, то есть это уникальная территория. А если мы потеряем оленеводов? Ведь оленей-то я не пойду пасти! Я овечек могу пасти, табунщиком могу работать, но олени — это совершенно другие животные. И если мы потеряем этих людей, то и оленей вместе с ними потеряем. Есть такая проблема.

В 1996 году начали строить дорогу общей протяженностью 170 километров. За это время построили с гравийным покрытием 74 километра, остальные — в плохом состоянии. Я в прошлом году специально проехал на "газике", ехал 14 часов! Такие условия этой поездки.

Ежегодно из федерального бюджета выделяли 50 млн. рублей, мы соответственно тоже 15 миллионов, то есть ежегодно осваивали 65 млн. рублей. В этом году средства из федерального бюджета не выделили, таким образом, дорога приостановлена.

Я бы очень и очень просил помочь республике. Мы обратились с официальным письмом к Главе нашей республики. Как это можно приостанавливать? Дальше нужно вести это мероприятие.

Кроме того, у нас угольные месторождения, запасы меди и так далее, у нас перспективы есть (будет строиться крупнейший медно-молибденовый комбинат). Мы переговоры ведем, и в будущем будут дороги. А сегодня нам крайне тяжело. Николай Пилиримович, очень прошу Вашего содействия в том, чтобы 50 млн. рублей все-таки делили.

Самый главный вопрос. Я полностью поддерживаю идею дорожного фонда. Зачем его в свое время ликвидировали, не знаю. Когда я был народным депутатом, стоял за сохранение дорожного фонда. Сейчас его возрождают — это хорошее дело.

Прошу также хотя бы на два года сохранить субсидирование из федерального бюджета, чтобы маленько мы подросли, и тогда уж пойдем дальше, чтобы полностью использовать средства дорожных фондов.

Вот такие у меня просьбы есть. Хотелось бы, чтобы было оказано содействие.

Н.П. Львов. Спасибо.

Ч.-Д.Б. Ондар. В целом у нас около 5 тысяч дорог, из них где-то 4,3 тысячи с черным покрытием. Я не говорю обо всех дорогах, потому что программа касается мест проживания коренных малочисленных народов. Поэтому по этим дорогам я доклад не стал делать.

Н.П. Львов. Спасибо.

Слово предоставляется Александру Александровичу Шейко, главному эксперту ООО "Сибур".

А.А. Шейко. Добрый день, уважаемые коллеги! Тема моего доклада — это применение геосинтетических материалов при строительстве автомобильных дорог общего пользования плюс использование и экономическая эффективность.

Ни для кого не секрет, что компания "Сибур" является лидером на рынке российской нефтехимии и одно из направлений бизнеса — материалы именно для дорожного строительства. Это геосинтетические материалы под торговой маркой "конволан" и "апролат", всем известный геотекстиль, или дарнит, новая технология — спанбонд (это бесконечное волокно) и двусло-ориентированная георешетка. Сырьем для производства данных видов материалов является чистый полипропилен. На сегодняшний день есть три производственные площадки — это город Узловая в Тульской области, города Сургут и Кемерово.

Почему полипропилен? Полипропилен — это очень стабильное сырье для производства, имеет высокие физико-механические характеристики, устойчив к старению, стабилен к циклическим заморозкам и оттаиванию. И, скажем так, в довесок к тому, что у "Сибура" есть своя сырьевая база, мы сами производим полипропилен.

Что касается конвалана, то этот материал производится плотностью от 150 до 600 граммов, с достаточно хорошими физико-механическими характеристиками, ширина полотна на данном производстве может достигать 5,2 метра. Геотекс — также от 150 до 600 граммов, ширина полотна — 3,2 метра.

Что касается георешетки, она существует в трех видах: двадцатка, тридцатка, сорочковка — 2, 3 и 4 тонны на разрыв. Размер ячейки — 35 на 35, ширина рулона — 4 метра, длина — 50.

Основные области применения данных видов материалов — это дорожное строительство, балластировка трубопроводов и строительство временных дорог к месторождениям, строительство и реконструкция железных дорог. Имеется вся разрешительная документация на все виды материалов.

Геополотно может использоваться как дорожные одежды, в качестве фильтрующих и разделяющих прослоек, при уширении земполотна, а также в качестве дренажных. Что касается георешетки, она является армирующей прослойкой на контакте песок — щебень. Можно возводить насыпи на слабых основаниях с применением композитных видов материалов (георешетка, геотекстиль методом обойм и полуобойм). Имеется такой опыт применения.

В проекте при строительстве временных дорог было заложено применение дорожных плит. Мы предложили другой вариант — построить с применением материалов и использовать на период строительства, как временную дорогу, потом — пересчитать конструкцию и произвести досыпку до постоянной. В этом случае не потребовались бы ни дорожные плиты, ни работа техники (кранов), ни работа монтажников, ни демонтаж, ни складирование. Получилась колоссальная экономия, заказчик остался очень доволен. Это использовано для объектов в Калужской, Владимирской, Томской областях, в "Тобольскнефтехимии".

По технологическому процессу никаких существенных изменений не происходит. То же самое: основание, отсыпка, уплотнение песка, укладка георешетки или геотекстиля, анкеровка (не для того, чтобы заанкеровать, а чтобы при отсыпе не происходило смещения материалов — отсыпаем инертный материал, уплотняем, укладываем асфальт). Никаких изменений в технологический процесс мы не вносим.

Что касается двусло-ориентированной георешетки, то это расчетный материал, методика расчета разработана "РосдорНИИ" и утверждена Росавтодором. Основные эффекты, которые были достигнуты при проведении испытаний, — это исключение перемешивания конструктивных слоев (георешетка не позволяет щебню перемешиваться с песком), повышение деформативной прочности конструкции. Георешетка воспринимает высокие динамические и статистические нагрузки и распределяет их на большую площадь. Таким образом, при проведении штамповых испытаний пришли к заключению, что в процессе строительства без ухудшения физико-механических характеристик дороги можно снизить толщину инертного материала от 10 до 30 процентов в зависимости от грунта основания.

Стоимостные сравнительные показатели: завод "Ролтон", заказчик сам выполнял сравнительный расчет. У него изначально в проекте было 40 — песка, 28 — щебня, 4,6 — асфальта. Мы пересчитали конструктив с применением георешетки, получилось 40 сантиметров песка, 15 сантиметров щебня, 4,6 асфальта осталось. Экономия на

данном проекте на 1 кв. метре составила 75 рублей. К каждому проекту — индивидуальный подход; в некоторых случаях не может быть экономии, однако увеличится прочность конструкции. Все зависит от обоснования.

На федеральном объекте (Московское шоссе М10) еще ощутимее экономия на 1 кв. метре, если применять геоматериалы.

Мы пришли к выводу, что, не ухудшая физико-механических характеристик дороги, можно экономить федеральные либо региональные деньги.

Если резюмировать все, что я сказал, "Сибур" — за качественные и долговечные дороги.

Н.П. Львов. Спасибо, Александр Александрович.

Слово предоставляется Юрию Евгеньевичу Тельтевскому.

Ю.Е. Тельтевский, заместитель губернатора Ненецкого автономного округа.

Добрый день, коллеги! Спасибо Николаю Питиримовичу за предоставленное слово.

Вкратце хотел бы сначала сказать, что собой представляет Ненецкий автономный округ. Подчеркну его особый административный статус в рамках Российской Федерации: он входит в состав Архангельской области, но одновременно является отдельным субъектом Российской Федерации. Территория 176 800 кв. километров, численность населения 43 600 человек.

Сравните эти две цифры, и станет понятно, что такое Ненецкий автономный округ: большая территория и малое число жителей, распределенных по большому числу сельских населенных пунктов и вахтовых поселков компаний недропользователей. Удаленность Ненецкого автономного округа и отсутствие наземной транспортной инфраструктуры, полное отсутствие железных дорог и связь с "большой землей" посредством автомобильной дороги при крайне ограниченной сезонной навигации и тяжелых климатических условиях обуславливает высокие издержки на логистику как товаров и материалов, продуктов питания, товаров народного потребления, строительства, так и товаров для промышленного потребления.

По уровню развития инфраструктуры Ненецкий автономный округ, наверное, один из самых последних, с самым низким уровнем развития транспортной инфраструктуры. Подчеркну, что единственным видом транспорта, осуществляющим круглогодичную связь с "большой землей", является воздушный. Регулярность транспортных перевозок воздушным транспортом во многом зависит от суровых климатических условий. Нелетная погода может продолжаться несколько суток, в связи с чем связь с другими регионами просто-напросто прекращается. Морская, речная навигация длится всего 3—4 месяца в году, а использование зимников — 3—3,5 месяца. Таким образом, 4 месяца в году практически отсутствует полная связь с "большой землей" посредством наземного транспорта.

Автодорожная сеть округа включает в себя дороги общего пользования, федерального, территориального значения и ведомственные дороги. Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 232 километра, протяженность федеральных дорог — всего 4 километра. Протяженность дорог с твердым покрытием — 178 километров, ведомственных дорог и зимников округа — порядка 1 тыс. километров.

Поэтому для нас очень важная проблема — это строительство дороги Нарьян-Мар — Усинск. Протяженность ее по территории округа составляет 217 километров. Строительство дороги началось в 1991 году, активное строительство продолжалось до 2008 года. После передачи полномочий Архангельской области в части осуществления дорожной деятельности строительство дороги просто прекратилось. До 2008 года финансирование строительства дороги осуществлялось за счет федерального бюджета и

бюджета Ненецкого автономного округа. Валерий Николаевич Мосалов сказал, что из Воркуты идут письма в федеральный центр о том, что нужно погрузить машину на железнодорожный транспорт, чтобы доехать. Так вот, Воркута-то хоть имеет связь по железной дороге с "большой землей", а Нарьян-Мар ее не имеет.

Хочу еще одну цифру назвать: доставка воздушным транспортом 1 килограмма груза обходится в 55—75 рублей. Если мы возем литр молока с "большой земли", нужно прибавить минимум 60 рублей к стоимости этого литра молока.

В части финансирования региональных фондов также хотел сказать: это очень хорошо, что появляются фонды. Но те цифры, которые приводил Валерий Николаевич Мосалов, никак не увязываются с территорией Ненецкого автономного округа. Почему? Мы посчитали, сколько получит Ненецкий автономный округ в региональный фонд, если он будет создан. Мы его можем создать только в части транспортного налога — это 25 млн. рублей. Что можно построить на 25 млн. рублей? Ровным счетом ничего! Проблема 184-го федерального закона в части дорожной деятельности также накладывает своеобразный отпечаток на строительство зимников. Сегодня ситуация такая, что в округе ни муниципальное поселение, ни округ построить зимники не могут. Может их построить только Архангельская область.

По ряду причин (объективных и субъективных) Архангельская область уходит от решения этой проблемы. Поэтому здесь возникает довольно-таки серьезная законодательная проблема в части строительства зимников. Вроде бы муниципальное образование Заполярный район и может строить, есть на это деньги, но по закону — не может.

И еще одну проблему хотел бы отметить — это строительство дорог на селе, в муниципальных поселениях, и стоимость этих дорог. Есть проект по строительству 2,5 километра дороги в поселении Несь на границе с Архангельской областью. Цена вопроса — 165 млн. рублей, а дорога — всего 2,5 километра! Цифры просто несопоставимые! Проект проходит экспертизу. Все хорошо, экспертиза пройдена, цена подтверждена — 165 млн. рублей! Реальная цена, по нашим оценкам, ниже на 30—40 процентов, но проект сделан в соответствии со всеми правилами и нормами, туда включено все, что только можно: временные здания, сооружения, содержание дирекции и так далее и тому подобное — буквально все. Выходит один подрядчик, контракт заключается на полную стоимость...

Н.П. Львов. Юрий Евгеньевич, спасибо большое.

Слово — Федору Васильевичу Слепцову, заместителю постоянного представителя Республики Саха (Якутия) при Президенте Российской Федерации.

Ф.В. Слепцов. Добрый день, уважаемые коллеги! Большое спасибо за возможность выступить. Я внимательно слушал все выступления, и только три выступления, на мой взгляд, соответствуют заявленной тематике — законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог. Такое ощущение, что в регионах вообще никаких проблем нет. Это меня немножко настораживает.

По финансированию. Поскольку первый выступающий озвучил цифры, которые касаются региона, я перепроверил свои, и получается, что из заявленных 2 миллиардов республикой эта сумма освоена, освоение составляет 99,95 процента.

Как я понял, если для Севера и центральной части Российской Федерации имеет смысл говорить о развитии сети автомобильных дорог, то для Дальневосточного федерального округа нужно говорить о создании этой сети. Проблемы, которые сейчас стоят перед субъектами Российской Федерации, — это низкий удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием. Значение данного показателя в нашей республике в 13,6 раза ниже среднего значения по стране. В 13,6 раза! К тому же 344 населенных

пункта республики из имеющихся 552, то есть 63 процента всех населенных пунктов на территории республики, не имеют круглогодичной транспортной доступности к дорогам общего пользования.

Далее. Несоответствие дорог нормативным требованиям: износ региональных автомобильных дорог и сооружений составляет 70,3 процента. Одной из основных причин неудовлетворительного состояния автомобильных дорог является то, что существующие автомобильные дороги не удовлетворяют требованиям движения большегрузного автотранспорта, так как построены под осевую нагрузку 6 тонн.

Кроме того, в анализе систематического недофинансирования дорожного хозяйства за истекшие 5 лет ежегодно фигурирует недоремонт региональной сети, который составляет в среднем 420 километров, по муниципальной сети — 207 километров.

Была поднята тема мостов. Полностью с этим согласен и разделяю обеспокоенность. У нас какая ситуация: из 288 мостов 20 находятся в аварийном состоянии и 216 — в неудовлетворительном, то есть более 75 процентов.

Следующий тезис — высокий удельный вес автозимников и ледовых переправ. Действительно, на территории республики автозимники и ледовые переправы составляют 73 процента.

Отсутствие крупных региональных дорожных предприятий (сейчас я просто обозначаю тематику, потом можно подробнее пообщаться). Это связано с тем, что действительно не интересно идти туда, где сложно это строить и где нет нормального финансирования.

Спасибо, что в последние 2—3 года финансирование пошло, и те цифры, которые были озвучены докладчиком, соответствуют действительности, всё правильно. Мы благодарны, работа начата. Но у нас тоже проблема — мы не выходим в центральные регионы Российской Федерации. Мы связаны с ними авиационным транспортом, а также сейчас, слава Богу, благодаря вниманию Правительства Российской Федерации достраиваем железную дорогу, по крайней мере будет хоть на чем везти груз.

Вопросы северного завоза я сейчас здесь не затрагиваю, вопросы законодательного обеспечения со стороны региона я сейчас тоже не трогаю. Хочу остановиться на тех острых вопросах, которые связаны именно с созданием сети автомобильных дорог на территории региона. В республике большая протяженность сети региональных сезонных автомобильных дорог. Почему я говорю сейчас о сезонных дорогах, а не об автозимниках? Потому, что, наверно, это представляется более правильным, поскольку они "охватывают" 3—4 сезона (осень — зима — весна, а в некоторых арктических улусах — и лето). Использование термина "сезонная автомобильная дорога", а не "автозимник", хотя мы тоже пользуемся этим термином до сих пор, дает возможность оформить дорогу в виде земельного участка, закрепленного в вещном праве, и в соответствии со 122-м федеральным законом зарегистрировать это, то есть здесь работает закон о регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

В республике общая протяженность сети региональных сезонных автомобильных дорог — 73 процента. Поэтому наши предложения: необходимо постепенно выводить из практики автозимники и чаще использовать понятие "сезонные автомобильные дороги", закрепив его в федеральном законодательстве.

Следующий большой вопрос: республика считает необходимым изменить расчет нормативов распределения доходов от акцизов на нефтепродукты, субсидий, кредитов и бюджетов субъектов Российской Федерации. Недавно прошло совещание в Минфине России, куда приглашались представители регионов, федеральных министерств и ведомств, сотрудники Министерства финансов. Так вот, среди сотрудников Минфина

России не такое радужное видение проблемы создания дорожных фондов. Как финансисты, они видят, что там будет очень много проблем. Почему? Мы здесь говорим: да, это будет хорошо, будем финансировать. Но, как выясняется, сумма, которая получается, несколько ниже, чем минимально необходимо. Но самое главное, что мы здесь уже забываем о выпадающих доходах. Если вы проконсультируетесь с сотрудниками, которые работают в Минфине России, то поймете, что те суммы, которые субъекты Российской Федерации теряют на этом, намного больше тех, что они получают от этих дорожных фондов.

Ну и теперь самое главное — по местному самоуправлению. Затронули тематику местного самоуправления, строительства и так далее. Здесь опять же нужно смотреть все в комплексе и рассматривать 131-й закон. Почему? Потому, что сейчас на территории субъекта Федерации 450 бюджетов. Как их все вместе привести в соответствие?! Недостаточно одного волевого решения.

Поэтому применение Министерством финансов Российской Федерации в расчетах на 2012, 2013 годы фактора размера среднегодовой розничной продажи автомобильного топлива на территории регионов представляется недостаточно корректным из-за недоучета в расчете оптовых продаж автомобильного топлива и неравномерности распределения транзитных автомобильных перевозок по дорогам общего пользования.

При применении данных расчетов регионы с неразвитой сетью автомобильных дорог с твердым покрытием, где существует насущная потребность в их строительстве и реконструкции, при распределении таких финансовых средств оказываются в заведомо проигрышном положении.

Учитывая, что доходы от акцизов на нефтепродукты и бюджетные субсидии являются основными источниками формирования вновь создаваемых региональных дорожных фондов, необходимо пересмотреть методику расчета нормативов распределения субсидий, направляемых в дорожный фонд субъекта Российской Федерации на развитие дорожного хозяйства, путем введения повышающих коэффициентов для регионов, формирующих опорную сеть автомобильных дорог общего пользования.

Сейчас идет работа с предложениями регионов относительно изменений в Федеральный закон № 94 (на 184-м, 181-м, 122-м я не останавливаюсь, там действительно надо все в комплексе смотреть). Частично проблемы были здесь озвучены. Но тем не менее я хотел бы, чтобы коллеги меня поддержали и чтобы наши опасения и пожелания нашли отражение в рекомендациях сегодняшнего высокого собрания.

На стадии формирования государственного заказа действует бюджетное законодательство, которое ориентировано на обеспечение на длительный период эффективного целевого использования бюджетных средств. Здесь невозможно прогнозирование и планирование закупок, касающихся строительства и реконструкции, в связи с отсутствием стабильности выделения бюджетных средств и анализа полной потребности в них. То есть действительно, если что-то случается, мы не можем предвидеть, случится это сейчас или в конце года. Поэтому мы считаем, что целесообразно внести изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации и соответствующие нормативные правовые акты в части расходования в течение года поступающих средств с момента доведения их до бюджетополучателей и обеспечения возможности переноса бюджетных средств, предназначенных для оплаты госконтрактов и не использованных до конца финансового года, на следующий финансовый год. Это первое.

Второе. У нас остро стоит проблема оперативного взаимодействия с участниками-предпринимателями, находящимися в других субъектах Российской Федерации, которые принимают участие в конкурсах, тендерах, аукционах, проводимых субъек-

том Федерации, либо на конкретный участок работ, либо на выполнение большого объема работ.

Поскольку нормы закона содержат требование к обязательному указанию победителем торгов, иным лицом почтового адреса и так далее, здесь возникает ряд проблем, связанных с оперативным разрешением возникающих проблем и с невыполнением им своих обязательств.

Невозможность изменить госконтракт с учетом изменения обстоятельств по не зависящим от заказчика и исполнителя причинам (например, рост цен на энергоносители, строительные материалы, рост тарифов на перевозку) автоматически приводит к удорожанию стоимости работ и как следствие — к невозможности выполнить оговоренный контрактом объем работ за установленную цену. Опять же мы приходим к тому, что вынуждены судиться, доказывать друг другу, кто прав, а кто виноват.

Следующий пункт касается Федерального закона № 94. Мы просим рассмотреть предложение о снятии ограничений на возможность изменения условий в рамках 10 процентов на проведение строительных работ или ремонта. Почему? Потому, что возникает ряд непредвиденных затрат, которые тесно связаны с результатом исполнения контракта — сдачей объекта.

Также у нас есть несколько вопросов по форме торгов для пресечения необоснованных жалоб в ФАС России, из-за которых часто госконтракты "зависают", а с учетом того, что в финансировании мы ограничены, получается, что мы не можем освоить средства в текущем году. Материалы находятся в ФАС России — все правильно, все в соответствии с законом, но участники торгов, которые недобросовестно, некорректно пользуются своим правом, закидывают ФАС России необоснованными жалобами. Мы просим рассмотреть возможность введения государственной пошлины при подаче жалобы, а в случае признания жалобы необоснованной эта пошлина не должна быть возвращена. Пошлина должна быть довольно-таки ощутимой, тогда мы "отрежем" некоторых недобросовестных людей, которые в процессе подачи жалобы и судебной тяжбы пытаются торговаться.

И очень большой вопрос возникает по существующей процедуре расторжения контрактов.

Вот это основные моменты, которые я хотел озвучить, уважаемые коллеги. Я попросил бы при окончательном рассмотрении проекта рекомендаций не только говорить о развитии сети автомобильных дорог, но все-таки и о создании этой сети. Благодаря министерству строительство сейчас ведется, деньги пошли, но мы пока на том этапе, когда все только строится...

Западная часть сети автомобильных дорог Российской Федерации, если смотреть на карту, вся в красных прожилках дорог. А центр этой карты и восток, с правой стороны — там буквально одна-две красные прожилочки, наши дороги. Поэтому я прошу по возможности учесть наши просьбы и пожелания и отразить их в рекомендациях.

Н.П. Львов. Спасибо, Федор Васильевич. Понятны Ваши предложения. Без всякого сомнения, они войдут в проект наших рекомендаций, мы сейчас обсудим, как это будем принимать.

Все записавшиеся выступили.

Валентина Викторовна, Вы не желаете нас чем-нибудь обрадовать в заключение нашего заседания?

В.В. Квитко, начальник отдела Министерства транспорта Российской Федерации.

Валерий Николаевич Мосалов отразил в своем докладе все аспекты и законодательного регулирования дорожного хозяйства, и приоритетов развития отрасли. На какие-то моменты мне хотелось бы обратить внимание. Прежде всего ответственные за дорожное строительство в субъектах Федерации дорожные организации должны давать верную статистику. Приводили примеры: Хабаровский край представляет статистику на федеральный уровень, 38 процентов дорог у них по статистике (по форме 1ДГ) находятся в неудовлетворительном состоянии.

Здесь говорят более чем о 50 процентах. Я, конечно, больше верю цифре 50 процентов, потому что это действительно так. Когда эту форму начали вводить, то в самых малообеспеченных субъектах Российской Федерации в ненормативном состоянии было почему-то всего 3,4 процента дорог. Сейчас цифры больше похожи на реальность, и хотелось бы, чтобы все-таки те сведения, которые на федеральный уровень представляются и которые потом "Росстат" публикует, соответствовали действительности.

Минтранс России со своей стороны, конечно, прилагает максимум усилий для оказания помощи субъектам Российской Федерации. Валерий Николаевич Мосалов выразил просьбу к субъектам Федерации, чтобы они по максимуму использовали средства дорожных фондов, потому что они все-таки должны быть использованы на дорожное хозяйство, а не на какие-то другие цели.

По Республике Тыва я посмотрела данные на 2012—2013 годы. У них планируется превышение доходной части бюджета над расходной в 2012 году 450 миллионов, в 2013 году — больше полумиллиарда. Хотелось бы, чтобы эти деньги были направлены действительно на те цели, приоритеты, которые сами субъекты Федерации и заявляют.

Если у кого-то есть конкретные вопросы, если кого-то какие-то конкретные цифры по автомобильным дорогам интересуют, то сейчас проект федеральной целевой программы у меня с собой, каждый может его посмотреть. Помните только, что новая федеральная целевая программа развития до 2015 года была построена уже по другому принципу. Там конкретные региональные дороги не указаны, только федеральная сеть. Поэтому здесь достаточно узкая информация, но все равно в каждом субъекте Федерации есть федеральные дороги, и надо посмотреть приоритеты, объемы финансирования. По объемам финансирования будет сразу видно, что действительно будет строиться. Федерация из федерального дорожного фонда будет оказывать помощь, поддержку своим субъектам, но один из приоритетов — это приведение в нормативное состояние федеральной сети автомобильных дорог, потому что более 50 процентов перевозок осуществляется по дорогам федеральной сети.

Конечно, субъектам Федерации самим хотелось бы, чтобы федеральная сеть дорог соответствовала требованиям экономики самих же субъектов Российской Федерации. Все знают (в 68-м законе записано), что мы переведем в 2014 году на финансирование по нормативам, и постепенно, с учетом недоремонта, федеральная сеть будет приведена в нормативное состояние.

Также у нас прорабатываются достаточно смелые планы. Государственная компания "Автодор" работает пока только в европейской части страны. Но наши планы рассматривают вопросы работы этой компании и в районах Севера, Дальнего Востока. Пока это, конечно, проработки, пока еще не включено что-то конкретное в долгосрочную программу деятельности государственной компании. Но вопросы развития государственно-частного партнерства решаются постепенно и достаточно приоритетно.

Если есть конкретные вопросы, я готова ответить.

Н.П. Львов. Спасибо.

Сначала мое предложение давайте рассмотрим. Всем выступающим было предоставлено слово. Я предлагаю имеющийся проект рекомендаций принять за основу и предложить неделю на доработку и подготовку дополнительных предложений, которые, может быть, появились в ходе сегодняшнего заседания и в результате изучения материалов, подготовленных к заседанию "круглого стола". С учетом того, что мы получим от вас, что у нас сегодня уже прозвучало здесь (все застенографировано), думаю, дополнительных материалов от вас не нужно. Комитет все доработает и подготовит уже окончательные рекомендации, которые будут направлены в Правительство Российской Федерации и в профильные министерства, ведомства, органы государственной власти северных регионов и всем участникам "круглого стола".

Есть ли еще какие-то вопросы по теме сегодняшнего заседания? Нет.

Всем большое спасибо. Всего вам доброго.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Перспективы развития автомобильных дорог в районах крайнего Севера и приравненных к ним местностях, реализация региональных программ модернизации и развития сети автомобильных дорог

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р, в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства станут:

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-51, М-53, М-55 "Байкал" (Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита);

- реконструкция участков автомобильной дороги М-52 "Чуйский тракт" (Новосибирск — Бийск — граница с Монголией);

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-54 "Енисей" (Красноярск — Абакан — Кызыл — граница с Монголией), "Вилуй" от автомобильной дороги М-53 "Байкал" (Братск — Усть-Кут — Мирный — Якутск);

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-60 "Уссури" (Хабаровск — Владивосток), М-56 "Лена" (Невер — Якутск);

- строительство автомобильной дороги "Колыма" (Якутск — Магадан);

- реконструкция участков автомобильных дорог 1Р 242 (Пермь — Екатеринбург), 1Р 351 (Екатеринбург — Тюмень), 1Р 402 (Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск);

- реконструкция автомобильной дороги А-165 (Улан-Удэ — Кяхта — граница с Монголией);

- строительство и реконструкция автодорожных подходов к г. Благовещенску от автомобильной дороги "Амур", к аэропорту г. Анадыря и к аэропорту г. Петропавловска-Камчатского.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям станут:

- реконструкция участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Северо-Запад — Сибирь (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Томск), Северо-Восток — Полярный Урал (Сыктывкар — Воркута с подъездом к Нарьян-Мару),

- строительство автодороги Казань — Пермь;

- комплексная модернизация и развитие дорожной сети г. Пермь;

- реконструкция автомобильной дороги Тюмень — Салехард;

- строительство новой автомобильной дороги Салехард — Новый Уренгой — Сургут;

- реконструкция участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Хабаровск — Николаевск-на-Амуре с подъездом к Ком-

сомольску-на-Амуре, Южно-Сахалинск — Тымовское — Оха — порт Москальво, подъезд от федеральной сети России к морским портам Владивосток, Ванино, Восточный;

продление автомобильной дороги "Колыма" до порта Анадырь и строительство ответвления трассы на Камчатку, строительство нового участка Соболево — Петропавловск-Камчатский и реконструкция автомобильной дороги Усть-Камчатск — Петропавловск-Камчатский;

комплексная модернизация и развитие дорожной сети во Владивостокском транспортном узле.

В соответствии с Федеральным законом от 13 декабря 2010 года № 357-ФЗ "О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов" на реализацию мероприятий по развитию дорожного хозяйства бюджетам субъектов Российской Федерации Севера, Сибири и Дальнего Востока, на территориях которых проживают коренные малочисленные народы Российской Федерации, предусмотрено предоставление субсидий из федерального бюджета в 2011 году в размере 17 808,17 млн. рублей, в том числе на реализацию подпрограммы "Автомобильные дороги" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)" бюджету Республики Саха (Якутия) в целях проведения в 2012 году в г. Якутске Международного спортивного форума "Россия — спортивная держава" и V Международных спортивных игр "Дети Азии" — 500 млн. рублей, на реализацию федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" — 13 886,69 млн. рублей, федеральной целевой программы "Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007—2015 годы" — 420 млн. рублей, инвестиционного проекта по строительству примыкания к автомобильной дороге М-52 "Чуйский тракт" на 651 километре в районе урочища реки Урсул бюджету Республики Алтай — 1000 млн. рублей, мероприятий по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования административных центров субъектов Российской Федерации — 2 001,48 млн. рублей.

Указанным федеральным законом на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения), расположенных на территории Крайнего Севера и в приравненных к ним местностях, в 2011 году предусмотрено предоставление кредитов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в размере 1950 млн. рублей.

Разработка и осуществление мер по внедрению современных и учитывающих специфические условия северных территорий технологий строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог

В рамках плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Федерального дорожного агентства ОАО "Омский СоюздорНИИ" разрабатывается методика по проектированию земляного полотна на вечной мерзлоте с использованием местных грунтов. Результатом работы будут рекомендации по использованию местных грунтов при устройстве земляного полотна с целью сокращения применения привозных инертных материалов и уменьшения стоимости строительства автомобильных дорог. Срок сдачи работы — ноябрь 2011 года с изданием отраслевого методического документа.

Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации

О.В. Белозеров

ГОСУДАРСТВЕННОЕ СОБРАНИЕ — ЭЛ КУРУЛТАЙ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ

Комитет по экономической политике, предпринимательству и туризму

Состояние автодорожной сети в Республике Алтай нельзя признать удовлетворительным. Эта проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным для сохранения существующей сети, а тем более для развития автомобильных дорог финансированием. Для эффективного функционирования экономики необходимо первоочередное решение проблемы совершенствования и развития сети автомобильных дорог.

Автомобильный транспорт и дороги играют исключительно важную роль в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок и оказывают огромное влияние на социально-экономическое развитие Республики Алтай, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Неудовлетворительное техническое состояние автомобильных дорог вызывает увеличение стоимости перевозок, приводит к непродуктивным расходам как производителей, так и потребителей.

Сеть автомобильных дорог общего пользования в Республике Алтай представлена дорогами федерального, регионального и местного значения. На 1 января 2011 года их протяженность составляла 3595,64 километров, из которых 538,7 километров приходится на дорогу федерального значения М-52 "Чуйский тракт" — от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией, 2894,34 километра — это дороги регионального значения, 162,6 километра — дороги местного значения.

Из 244 сельских населенных пунктов 223 имеют автомобильные дороги с твердым покрытием до сети автомобильных дорог общего пользования.

Из-за ограниченности финансирования резко сократился ввод автомобильных дорог в эксплуатацию, недостаточно средств выделяется на их ремонт и содержание, поэтому наблюдается постоянный рост объема недоремонта. Изношенными оказались автомобильные дороги не только с переходным типом покрытия, но и чернощебеночным или черногравийным покрытием. По состоянию на 1 января 2011 года размер недоремонта или доля дорог, не соответствующих нормативу по причине отсутствия своевременного ремонта, составил 95 процентов.

На территории Республики Алтай действует республиканская целевая программа "Развитие транспортной инфраструктуры Республики Алтай на 2011—2015 годы", утвержденная постановлением Правительства Республики Алтай от 16 сентября 2010 года № 198. Общий объем финансирования программы составляет 15 894 421,5 тыс. рублей; 2011 год — 4 066 592,1 тыс. рублей, в том числе за счет средств республиканского бюджета — 1 378 158,3 тыс. рублей, за счет средств федерального бюджета (справочно) — 2 688 433,8 тыс. рублей; 2012 год — 2 663 582,8 тыс. рублей, в том числе за счет средств республиканского бюджета — 1 180 682,8 тыс. рублей, за счет средств федерального бюджета (справочно) — 1 482 900 тыс. рублей; 2013 год — 3 810 496,6 тыс. рублей, в том числе за счет средств республиканского бюджета — 1 180 325,1 тыс. рублей, за счет средств федерального бюджета (справочно) — 2 630 171,5 тыс. рублей; 2014 год — 2 884 375 тыс. рублей, в том числе за счет средств республиканского бюджета — 1 184 375 тыс. рублей, за счет средств федерального бюджета (справочно) — 1 700 000 тыс. рублей; 2015 год — 2 469 375 тыс. рублей, в

том числе за счет средств республиканского бюджета — 1 219 375 тыс. рублей, за счет средств федерального бюджета (справочно) — 250 000 тыс. рублей.

Из-за нехватки финансовых средств в действующей республиканской целевой программе "Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Республики Алтай до 2015 года", утвержденной постановлением Правительства Республики Алтай от 2 ноября 2010 года № 230, финансирование развития автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях не предусмотрено.

В плане законотворческой деятельности Государственного Собрания — Эл Курултай Республики Алтай на второе полугодие 2011 года предусмотрено принятие проекта закона Республики Алтай "О дорожном фонде Республики Алтай".

Председатель Комитета по экономической политике,
предпринимательству и туризму

С.А. Ефимов

ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ

1. О реализации Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

До настоящего времени федеральными органами исполнительной власти не принят ряд нормативных актов, предусмотренных указанным законом, в том числе касающихся порядка:

выдачи разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

осуществления весового и габаритного контроля, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля;

установления постоянного маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов.

Существующий правовой пробел не позволяет надлежащим образом организовать работу по выдаче разрешений на перевозку вышеперечисленных грузов и надлежащий контроль за движением тяжеловесного автотранспорта.

Необходимо ускорить подготовку и принятие вышеуказанных нормативных актов Министерства транспорта Российской Федерации.

2. О реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)".

В рамках программы в период 2002—2009 годов выделялись субсидии на строительство и реконструкцию объектов дорожного хозяйства Республики Карелия. Объем предоставленных из федерального бюджета субсидий в рамках программы составил более 2,4 млрд. рублей. За счет выделенных субсидий было введено в эксплуатацию более 100 километров автодорог. Следует отметить, что с 2010 года предоставление субсидий было прекращено, поэтому предлагается рассмотреть вопрос о возобновлении предоставления субсидий из федерального бюджета в рамках подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2010—2015 годы)".

3. Состояние и перспективы развития автомобильных дорог в Республике Карелия; реализация региональных программ в области дорожного хозяйства.

В 2006 году была одобрена и утверждена региональная целевая программа "Развитие дорожного хозяйства Республики Карелия на период до 2015 года". Начиная с 2007 года программа стала основным документом, определяющим государственную политику в сфере развития дорожной отрасли республики на долгосрочную перспективу. Одной из главных задач программы является обеспечение сохранности, улучшение состояния и развитие автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности Республики Карелия.

За время действия программы в Республике Карелия были построены участки автодорог общей протяженностью 30,3 километра, 10 мостов суммарной длиной 267 метров. Основные усилия были направлены на развитие автодорог, обеспечивающих движение автотранспорта в направлении пунктов пропуска на государственной границе России и Финляндии. В настоящее время ведутся работы по строительству автодороги регионального значения Кочкома — Тикша — Ледмозеро — Костомукша — государственная граница на участке 44 километр — 64 километр и капитальный ремонт участка автомобильной дороги Кемь — Лонка через Калевала (75 километр — 86 километр). Также был выполнен ремонт покрытий автодорог протяженностью 126 километров и ремонт 129 мостов общей протяженностью 3,2 тыс. метров.

В то же время из-за недофинансирования мероприятий программы в настоящее время эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования в Республике Карелия не в полной мере отвечает нормативным требованиям и ожиданиям пользователей автодорог. Доля автомобильных дорог регионального значения Республики Карелия, не отвечающих нормативным требованиям, составляет ориентировочно 69 процентов. Данный показатель является одним из самых высоких в Российской Федерации.

Наиболее серьезной проблемой на сегодняшний день является неудовлетворительное состояние покрытий автодорог. Асфальтобетонное покрытие дорог эксплуатируется при наличии значительного количества дефектов (выбоины, просадки, колеи и другое). На большей части автодорог с гравийным и щебеночным покрытием само покрытие практически отсутствует, дороги фактически являются грунтовыми, наблюдается выход валунов, лежневки, многочисленные размывы земельного полотна. Основным показателем потребительских качеств дороги — ровность покрытия — соответствует нормативам только на 10—15 процентах автодорог.

Вторая серьезная проблема — состояние мостовых сооружений, особенно деревянных. На сегодняшний день ограничено движение грузового автотранспорта по 64 мостам. В ряде случаев организованы объезды, но к части населенных пунктов обеспечено движение только легкового транспорта.

Начиная с 2012 года в связи с планируемым созданием дорожного фонда Республики Карелия предполагается значительно увеличить объемы финансирования работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, что повлечет за собой плавное улучшение значений показателей транспортно-эксплуатационного состояния автодорог республики.

4. Использование механизмов долевого финансирования из средств федерального и региональных бюджетов для строительства, реконструкции, капитального ремонта и содержания автомобильных дорог.

В настоящее время получение субсидии из федерального бюджета на объекты дорожного хозяйства возможно только для строительства автодорог к сельским населенным пунктам, не имеющим связи с сетью дорог общего пользования с твердым покрытием, а также на строительство объектов по поручениям Президента и Правительства Российской Федерации. При этом, в частности в Республике Карелия, остро стоит вопрос о необходимости строительства и реконструкции крупных мостовых сооружений. Ввиду значительной стоимости работ решить вопрос без финансовой помощи из федерального бюджета в настоящее время не представляется возможным.

В связи с этим Правительство Республики Карелия предлагает рассмотреть вопрос о выделении субсидий бюджетам субъектов Федерации для софинансирования дорожных работ по строительству и реконструкции крупных мостовых сооружений.

5. Оценка нормативов денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог.

Закон относительно этого установил следующую норму: с учетом необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог в соответствие с требованиями технических регламентов.

В соответствии с положениями федерального закона об автомобильных дорогах, касающимися необходимости формирования расходов бюджета субъекта Российской Федерации на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения на основании нормативов финансовых затрат, в Республике Карелия разработан проект постановления об утверждении указанных нормативов. Документом предусмотрено соблюдение нормативных межремонтных сроков и выполнение полного комплекса работ по содержанию автодорог регионального значения. Расчеты показывают, что объем нормативных расходов на указанные цели в Республике Карелия должен составлять около 16 млрд. рублей в год, что сравнимо в целом с объемом собственных доходов бюджета республики.

В связи с этим реализация положений закона о нормативном финансировании дорожных работ без долевого участия федерального бюджета не представляется возможной.

Необходима разработка механизма оказания финансовой помощи из федерального бюджета бюджетам субъектов Федерации для обеспечения нормативного финансирования расходов на ремонт и содержание автодорог.

6. Принимаемые меры по созданию и функционированию регионального дорожного фонда.

Проект закона о дорожном фонде Республики Карелия в настоящее время подготовлен и согласовывается в заинтересованных органах государственной власти. Ориентировочный срок принятия закона — сентябрь 2011 года. Одновременно ведется работа по подготовке постановления Правительства Республики Карелия "Об утверждении Порядка формирования и использования бюджетных ассигнований Дорожного фонда Республики Карелия".

Предложения в проект рекомендаций "круглого стола" на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях"

1. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации ускорить подготовку и принятие нормативных актов, необходимых для реализации Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной

деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

2. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть вопрос о возобновлении предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Федерации в рамках подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2010—2015 годы)".

3. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации рассмотреть вопрос о выделении субсидий бюджетам субъектов Федерации на софинансирование расходных обязательств по строительству и реконструкции крупных мостовых сооружений.

4. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации рассмотреть вопрос об оказании финансовой помощи из федерального бюджета бюджетам субъектов Федерации для обеспечения нормативного финансирования расходов на ремонт и содержание автодорог.

Первый заместитель Главы Республики Карелия

Ю.А. Канчер

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Сеть автомобильных дорог Приморского края отличается неравномерностью. Южная и юго-западная части края имеют довольно густую сеть автомобильных дорог, а северо-восточная — всего несколько дорог. Сеть дорог общего пользования, проходящих по районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, в Приморском крае составляет 1087,2 километра.

По типу покрытия дороги делятся на усовершенствованные (асфальтобетонные) и переходные (гравийные). Протяженность дорог с усовершенствованным покрытием составляет 461 километр, или 42,4 процента от общей протяженности, дорог с гравийным покрытием — 572,2 километра, или 52,6 процента, с грунтовым покрытием — 54 километра. На сети дорог расположено 253 мостовых сооружения, 985 водопропускных труб.

Из 253 мостовых сооружений 32 процента находятся в неудовлетворительном состоянии (7 мостов — в Ольгинском, Дальнегорском, Тернейском районах — подлежат перестройке, 74 моста — в Ольгинском, Кавалеровском, Красноармейском и Тернейском районах — капитальному ремонту).

Имущественная стоимость дорожной сети, проходящей по районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, находящейся в краевой собственности, оценивается в 8,9 млрд. рублей.

Исторически сложилось, что развитие транспортной системы происходило крайне непропорционально. Государственные инвестиции в первую очередь направлялись на производство и приобретение транспортных средств и их содержание, в то время как на развитие транспортных коммуникаций — автомобильных дорог — средств явно не хватало.

Систематическая нехватка средств на проведение своевременного ремонта дорожных покрытий привела к тому, что в настоящее время значительная часть автомобильных дорог имеет высокую степень износа. При этом ремонтные работы вынужде-

ны производиться по минимально допустимому уровню, что не позволяет обеспечить нормативные требования ГОСТ и СНИП в части устранения всех деформаций и повреждений.

Острую проблему в Приморском крае создают "бесхозные" дороги. С развалом плановой системы управления экономикой, ликвидацией отдельных организаций, приватизацией предприятий горно-химической промышленности и лесопромышленного комплекса из состава уставных фондов были исключены дороги и дорожные сооружения, обеспечивающие подъезды и функционирование объектов социальной сферы. В период 1995—1998 годов в сеть дорог общего пользования были включены следующие дороги, проходящие по районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям: Терней — Малая Кема протяженностью 43,4 километра, подъезд к с. Веселый Яр протяженностью 28 километров, подъезд к п. Рудный и Восток, после проведения работ по реконструкции — участок дороги Федосьевка — Бикин протяженностью 22 километра, который является участком дороги река Бикин — Верхний Перевал. В с. Верхний Перевал, Красный Яр, Олон, Соболиный, Ясеновый, которые соединяет вышеупомянутая автомобильная дорога, проживают 2860 человек.

Актуальным вопросом является развитие сети дорог в северных районах Приморского края — районах проживания малочисленных народностей, испытывающих в последние годы большие трудности в снабжении товарами первой необходимости, ГСМ.

Во исполнение пункта 13 Плана мероприятий социально-экономического развития районов Севера, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2005 года № 185-р, предлагаем выполнить реконструкцию и капитальный ремонт следующих автомобильных дорог:

1) определенных Стратегией социально-экономического развития Приморского края на 2004—2010 годы, утвержденной постановлением губернатора Приморского края от 8 декабря 2003 года № 394. В ней выделены основные магистрали Приморского края, в том числе Северная широтная магистраль (Покровка — "Восток" — Дальний Кут — Таёжная — Малая Кема — Пластун), где предусматривается реконструкция автомобильных дорог протяженностью 340 километров. Она включает связь между населенными пунктами северных районов края и обеспечивает кратчайшее расстояние от северо-восточных портов Приморья Пластун и Малая Кема до федеральных дорог "Уссури" и "Восток". Составляющие магистрали — автомобильные дороги Дальнереченск — Рошино — Восток (0 километр — 100 километр), Рошино — Крутой Яр — Дальний Кут (0 километр — 40 километр), Дальний Кут — Таежное — Веселый — Малая Кема протяженностью 200 километров (лесовозная);

2) автомобильная дорога Терней — Малая Кема общей протяженностью 114 километров, из них 51 километр принять к реконструкции в рамках данной программы, 63 километра заложено в ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года (период 2011—2013 годов);

3) для сообщения с. Красный Яр Пожарского района с г. Лучегорском (письма жителей):

приведение в нормативное состояние сельской автомобильной дороги Федосьевка — Верхний Перевал на участке Бикин — Верхний Перевал ПК100 — ПК244 (участок 21 километр — 36 километр) протяженностью 14,5 километра по нормам IV категории с переходным типом покрытия;

капитальный ремонт автомобильной дороги Федосьевка — Верхний Перевал на участке 1 километр — 4 километр (+400); реконструкция (строительство) автомобиль-

ной дороги Верхний Перевал — Ясеновый протяженностью 84,5 километра по нормам IV категории с переходным типом покрытия;

реконструкция (строительство) автомобильной дороги Ясеновый — Олон — Красный Яр протяженностью 9,5 километра по нормам IV категории с переходным типом покрытия;

4) автомобильная дорога с. Самарга — с. Агзу (не в оперативном управлении) ориентировочной протяженностью 60 километров, тип покрытия — низший;

5) автомобильная дорога Дальнереченск — Ариадное (обращение администрации Дальнереченского муниципального района);

6) строительство производственной базы и асфальтобетонного завода в Тернейском районе.

Для финансирования дорожной отрасли Приморского края привлекаются средства федерального бюджета в виде субсидий, предоставленных на основании соглашений, заключенных между администрацией Приморского края и Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта Российской Федерации в рамках реализации федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года", а также постановлений Правительства Российской Федерации.

Председатель Комитета по экономической политике
и собственности

Д.А. Текиев

ПРАВИТЕЛЬСТВО КАМЧАТСКОГО КРАЯ

1. Реализация в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)"

Мероприятия данной программы в первую очередь направлены на развитие и модернизацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

Федеральная автомобильная дорога "Подъездная дорога от морского порта Петропавловск-Камчатский к аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово)" проходит по территории Камчатского края, соединяя между собой два крупных грузообразующих пункта — международный морской порт с международным аэропортом. Морской порт и аэропорт являются единственными транспортными узлами, связывающими Камчатку с материком, а также обеспечивающими экономические и культурные связи со многими странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Существующие параметры автомобильной дороги по своим техническим характеристикам и геометрическим параметрам на всем ее протяжении не позволяют обеспечить безопасное движение транспортных средств. Увеличение транспортной нагрузки в последнее время привело к разрушению дорожного покрытия.

Еще в 2000 году при разработке Хабаровским филиалом ОАО "ГИПРОДОРНИИ" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)" в разрезе Дальневосточного федерального округа отмечалась необходимость реконструкции федеральной автомобильной дороги для увеличения пропускной способности и повышения безопасности движения. Также необходимость

развития автомобильных дорог общего пользования Камчатского края отмечена в Перечне поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросам социально-экономического развития Камчатского края от 5 сентября 2007 года № Пр-1680.

Несмотря на вышесказанное, работы по реконструкции федеральной автомобильной дороги "Подъездная дорога от морского порта Петропавловск-Камчатский к аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово)" не были запланированы подпрограммой "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)".

Опорная сеть автомобильных дорог Камчатского края отличается незавершенностью и до настоящего времени находится в стадии формирования. Основная часть мероприятий по развитию и модернизации автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения реализуется в рамках федеральных целевых программ с привлечением средств федерального бюджета. Доля средств федерального бюджета при этом составляет не менее 90 процентов. Данное соотношение обусловлено высокой дотационностью краевого бюджета, а также отсутствием дополнительных источников доходов.

Реализация подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 года № 377 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848" (далее — Подпрограмма), включает в себя мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования — подъездов к сельским населенным пунктам. Однако критерии предоставления субсидий из федерального бюджета на реализацию данных мероприятия не позволяют Камчатскому краю подать заявку на получение данных субсидий.

Специфика территориального расположения сельских населенных пунктов в северных территориях (достаточно протяженные транспортные разрывы), высокие стоимостные показатели дорожного строительства лишают такие территории возможности участвовать в программе развития сельских дорог.

Учитывая вышесказанное, необходимо внести изменения в Подпрограмму в части корректировки условий предоставления субсидий с учетом увеличения транспортных разрывов от сельских населенных пунктов до сети автомобильных дорог общего пользования, а также касающиеся включения работ по ремонту и капитальному ремонту подъездов к сельским населенным пунктам.

2. Состояние и перспективы развития автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; реализация региональных программ модернизации и развития сети автомобильных дорог

В соответствии с распоряжением правительства Камчатского края от 28 января 2011 года № 28-РП утверждена Стратегия развития транспортной инфраструктуры в Камчатском крае на период до 2025 года (далее — Стратегия). Все представленные в данном документе стратегические направления развития транспортного комплекса Камчатского края взаимоувязаны с основными положениями Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2025 года,

утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 года № 2094-р.

На основании положений Стратегии министерством транспорта и дорожного строительства Камчатского края разработан проект долгосрочной краевой целевой программы "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального значения на период 2011—2013 годов с прогнозом до 2020 года".

Камчатский край — один из самых удаленных от центра регионов России, не имеющих внешних сухопутных коммуникаций. Расстояние до ближайших портов, расположенных на железной дороге, составляет от 1,7 до 2,5 тыс. километров. С учетом неразвитого хозяйственного комплекса Дальнего Востока подсчитано, что для полного удовлетворения потребностей Камчатского края по большинству видов товаров транспортные плечи по многим грузам достигают 10 тыс. километров. При этом схемы завоза грузов включают несколько видов транспорта и до 3 перевалок, что значительно повышает транспортные расходы в структуре затрат регионального производства.

Морской, авиационный, автомобильный и находящийся в стадии становления трубопроводный транспорт не конкурируют друг с другом, поскольку занимают собственные транспортные ниши. Морской транспорт осуществляет преимущественно внешние и внутренние грузоперевозки, авиационный обеспечивает внешний и внутренний пассажиропотоки, автомобильный из-за неразвитости дорожной сети — перевозки грузов и пассажиров в пределах населенных пунктов и внутрирайонные перевозки. Это обусловлено тем, что именно автомобильный транспорт используется для доставки грузов от порта до места назначения. Автомобильный транспорт играет ведущую роль также в перевозках потребительских и сельскохозяйственных грузов в пределах Камчатского края.

Сформировавшаяся к настоящему времени сеть автомобильных дорог в крае отличается незавершенностью и не обеспечивает круглогодичное автотранспортное сообщение наиболее развитых в экономическом отношении южных и центральных районов края с его северной частью. Отсутствие развитой сети автомобильных дорог, которая охватывала бы большую часть территории края, сказывается на объемах перевозок и показателях работы автомобильного транспорта.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Камчатского края, составляет 3014,04 километра, из них 47,5 километра приходится на автомобильные дороги общего пользования федерального значения, 1875,82 километра — на автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения, 1090,72 километра составляет протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Из 11 муниципальных районов 6 не имеют надежной наземной связи с опорной сетью автомобильных дорог общего пользования в крае. К таким изолированным районам относятся Соболевский, Усть-Большерецкий, Карагинский, Олюторский, Пенжинский и Тигильский.

В настоящее время социально-экономическое развитие Камчатского края во многом сдерживается неудовлетворительным состоянием сети, высокой степенью износа значительной части дорог и искусственных сооружений. Низкий транспортно-эксплуатационный уровень автомобильных дорог Камчатского края, прохождение их по территории населенных пунктов способствуют росту числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий. В 2010 году на автомобильных дорогах Камчатского края произошло 554 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 58 и ранены

675 человек. Развитие автодорожной сети позволит обеспечить пользователям лучшие условия движения и как следствие — сократить количество ДТП.

Именно поэтому особое значение приобретает осуществление мероприятий, направленных на сохранение и развитие сети автомобильных дорог общего пользования, улучшение транспортно-эксплуатационных качеств дорожной сети и повышение безопасности движения, ликвидацию транспортной дискриминации населения Камчатского края.

К наиболее актуальным проблемам дорожного хозяйства Камчатского края относятся:

1) неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние и высокая степень износа сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений на них, отставание в развитии дорожной сети от потребностей экономики и населения Камчатского края. Основными проблемами развития автомобильных дорог общего пользования Камчатского края являются следующие:

из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения около 75,4 процента относится к автомобильным дорогам низшей технической категории;

прочностные характеристики региональных дорог и мостовых сооружений на них не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств. Существующая в Камчатском крае дорожная сеть в основном формировалась по старым нормативам и рассчитывалась под нагрузку на ось 60-100 кН;

значительное количество сельских населенных пунктов (43 процента) не имеют связи с сетью дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, а следовательно, свыше 28 тысяч человек в межсезонье отрезаны от мира;

отсутствие соединительных и хордовых дорог регионального значения, которые обеспечивали бы связь между районами по кратчайшему пути.

Результаты диагностики автодорог регионального или межмуниципального значения и мостовых сооружений показывают, что более половины сети автомобильных дорог и искусственных сооружений нуждается в капитальном ремонте, не отвечает нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, имеет просроченные межремонтные сроки.

К существенным проблемам дорожной сети Камчатского края относится высокая степень изношенности автомобильных дорог общего пользования. В целом степень износа автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения достигла 70,9 процента. Однако в соответствии со Стратегией развития транспортной инфраструктуры Камчатского края до 2025 года существующий и прогнозный уровень интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Камчатского края достаточно высок, что требует существенного развития и модернизации дорожного хозяйства уже сегодня;

2) недостаточные объемы финансирования дорожного хозяйства Камчатского края за счет бюджетных средств. В Камчатском крае отмечается недостаточность финансовых ресурсов как для обеспечения нормативного транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, так и для строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения.

На протяжении многих лет не обеспечивается потребность в необходимом объеме финансирования работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, не соблюдаются норматив-

ные сроки ремонта дорожных покрытий, что ведет к их постепенному разрушению и увеличивает последующие расходы на их восстановление. В результате недофинансирования дорожного хозяйства не обеспечивается проведение необходимого объема работ по реконструкции автомобильных дорог и строительству новых дорожных объектов;

3) проблемы в сфере управления дорожным хозяйством. К основным проблемам управления, связанным с несовершенством методологического, нормативного и информационного обеспечения дорожного хозяйства Камчатского края, относятся следующие:

не развита методология определения целей и направлений развития дорожного хозяйства исходя из потребностей социально-экономического и транспортного развития Камчатского края, что не позволяет создать эффективную систему планирования дорожных работ и мониторинга их выполнения;

отсутствует утвержденная номенклатура целевых показателей для краевых и муниципальных органов управления автомобильными дорогами, не разработаны методики их планирования и мониторинга, оценки эффективности мероприятий по развитию дорожной сети, что не позволяет сформировать целостную систему управления отраслью, ориентированную на достижение результатов;

сложившаяся в дорожной отрасли система планирования, финансирования и выполнения дорожных работ ориентирована преимущественно на выполнение отдельных видов дорожных работ и своевременное освоение выделенных бюджетных средств. Такая система не позволяет в полном объеме решить задачу достижения высоких транспортно-эксплуатационных показателей дорожной сети, отвечающую интересам пользователей автомобильных дорог. В свою очередь, отмечается незаинтересованность дорожных предприятий в обеспечении долговечности и надежности конструкций дорожных одежд, уменьшении материалоемкости и увеличении межремонтных сроков службы автомобильных дорог и дорожных сооружений, сокращении сроков проектирования и производства работ;

не в полном объеме представляется достоверная информация о состоянии автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения;

отсутствует актуальная информация о пользователях автомобильных дорог (интенсивность и скорость движения транспортных средств, корреспонденции, оценка пользователями качественных характеристик и приоритетов развития дорожной сети);

отсутствует механизм обратной связи, так как пользователи автомобильных дорог не могут влиять ни на качество услуг, предоставляемых дорожным хозяйством (потребительские свойства автомобильных дорог, их транспортно-эксплуатационные характеристики), ни на оценку деятельности органов управления.

Перечисленные проблемы системы планирования и выполнения дорожных работ не позволяют обеспечить эффективное развитие дорожного хозяйства в соответствии с потребностями пользователей автомобильных дорог Камчатского края.

К числу важнейших проблем дорожного хозяйства относятся также низкая эффективность работы дорожных предприятий, их технологическое отставание. К числу основных факторов, сдерживающих развитие дорожных предприятий, относятся:

изношенность основных фондов, отсутствие технологического оборудования (или наличие морально и физически устаревшего), не позволяющего выполнять ремонтные работы, особенно работы с асфальтобетонным покрытием;

нестабильность и краткосрочность заказов на дорожные работы (каждый год на тендеры выставляются заказы с небольшими объемами работ), что не позволяет пред-

приятиям дорожного хозяйства вкладывать средства в развитие производственной базы, внедрение новых технологий и оборудования из-за отсутствия гарантий дальнейшего продолжения работ и возможности возврата вложенных средств;

длительность процедуры проведения торгов и заключения контрактов с подрядчиками, недостаточное качество передаваемой заказчиком проектной документации, проблемы с освобождением территории для строительства зачастую ведут к увеличению сроков и непредвиденному удорожанию дорожных работ, что негативно отражается на деятельности предприятий.

Существующая система управления дорожным хозяйством не может решить перечисленные проблемы в связи с тем, что не имеет эффективных рычагов воздействия на функционирование дорожных предприятий;

4) проблемы нормативно-правового обеспечения дорожного хозяйства. Ограниченность возможностей существующей структуры управления дорожным хозяйством по привлечению дополнительных финансовых ресурсов, заключению долгосрочных контрактов на выполнение дорожных работ, организации эффективной системы взаимодействия всех уровней управления автомобильными дорогами во многом вызвана проблемами, связанными с нормативно-правовым обеспечением дорожного хозяйства Камчатского края. Для решения этих проблем потребуется разработать новые нормативные правовые акты и привести действующие нормативные документы к требованиям, определенным в Федеральном законе от 8 декабря 2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Очевидно, что на современном этапе система управления дорожным хозяйством Камчатского края требует реформирования на основе комплексного и системного подхода. В связи с этим разработка Программы явилась оптимальным решением проблемы в условиях реформирования бюджетного процесса, предусматривающего смещение акцентов с управления расходами на управление результатами и переход преимущественно к программно-целевым методам бюджетного планирования.

Накопленные в дорожном хозяйстве проблемы возможно разрешить за счет проведения структурно-функциональных преобразований, направленных на формирование новой структуры управления дорожной отраслью, которая в отличие от существующей системы управления сможет обеспечить:

оперативное реагирование на изменение условий реализации проектов строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог в течение дорожно-строительного сезона, возможность перераспределения имеющихся средств;

непрерывное круглогодичное финансирование строек и работ по содержанию и ремонту дорожной сети;

использование эффективных управленческих технологий, опыта и ресурсов частного бизнеса для развития дорожного хозяйства.

Для преодоления сложившихся негативных тенденций необходимо обеспечить переход дорожного хозяйства Камчатского края на новый этап развития, предусматривающий модернизацию сети автомобильных дорог, качественное улучшение системы управления дорожным хозяйством, привлечение дополнительного финансирования для содержания и развития автомобильных дорог, повышение уровня обслуживания пользователей дорожной сети.

Целью развития дорог в крае является обеспечение максимального вклада дорожного хозяйства Камчатского края в ускорение темпов экономического роста, улучшение качества жизни населения, повышение производительности труда и конкуренто-

способности отраслей экономики за счет снижения транспортной составляющей в себестоимости продукции, увеличения мобильности населения.

Для достижения поставленной цели деятельность всех органов управления, предприятий и организаций дорожного хозяйства Камчатского края должна быть направлена на формирование дорожной сети, удовлетворяющей потребностям экономики и населения. Для этого поставлены следующие задачи:

- развитие опорной сети автомобильных дорог общего пользования Камчатского края, обеспечивающее увеличение протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, и повышение пропускной способности дорожной сети; обеспечение населенных пунктов Камчатского края надежной наземной связью с опорной сетью автомобильных дорог;

- выполнение полного комплекса работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, ликвидация недоремонтов;

- совершенствование системы планирования развития дорожного хозяйства, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния и развития автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- совершенствование системы управления качеством проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог, разработка региональных стандартов в сфере дорожной деятельности;

- совершенствование нормативно-правовой базы функционирования развития дорожного хозяйства Камчатского края.

Решение одной из основных задач, направленных на развитие опорной сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Камчатского края в соответствии с вышеуказанной Стратегией, достигается за счет реализации следующих мероприятий:

- реконструкция существующих автомобильных дорог, увеличение несущей способности дорожных покрытий, модернизация искусственных сооружений;

- обеспечение в перспективе постоянной круглогодичной связи всех перспективных населенных пунктов по автомобильным дорогам с твердым покрытием с автомобильными дорогами общего пользования;

- строительство автомобильных дорог к зонам потенциального экономического роста, освоения новых месторождений, крупных инвестиционных проектов и к крупным промышленным предприятиям.

Камчатский транспортный коридор завершит формирование нового автотранспортного коридора, который в перспективе в рамках реализации стратегических приоритетов развития Дальнего Востока обеспечит мероприятия, направленные на повышение внутренней связанности наземной транспортной сети. Транскамчатский коридор обеспечит целостность опорной сети Российской Федерации на Дальнем Востоке и соединит регион с территорией Восточной Сибири.

Формирование опорной сети автомобильных дорог общего пользования в пределах северной части Дальнего Востока является одной из приоритетных задач дальнейшего социально-экономического развития Камчатского края, решение которых обеспечит доступ к месторождениям полезных ископаемых и вызовет формирование межрегиональных выходов в соседние субъекты Российской Федерации.

В целях развития транспортных связей с федеральной сетью автомобильных дорог и обеспечения автодорожной связи с соседними субъектами Российской Федерации предусмотрены мероприятия, направленные на совершенствование начертания и повышение пропускной способности основных автомобильных дорог общего пользования регионального значения, а также строительство новых дорог. При формировании адресного списка объектов строительства и реконструкции предусматривалась следующая приоритетность их включения по направлениям использования инвестиций:

- 1) переходящие объекты незавершенного строительства и реконструкции, имеющие высокую степень готовности;
- 2) объекты, ввод которых призван обеспечить повышение безопасности дорожного движения и улучшение экологической ситуации;
- 3) вновь начинаемые объекты, ввод которых может обеспечить высокую социально-экономическую эффективность и инвестиционную привлекательность;
- 4) объекты, обеспечивающие населенные пункты возможностью круглогодичной постоянной связи с выходом на сеть автомобильных дорог с твердым покрытием.

При прогнозировании объемов работ предусмотрена возможность финансирования строительства и реконструкции региональных или межмуниципальных автомобильных дорог за счет субсидий из федерального бюджета.

Для реализации мероприятия по созданию меридианного транспортного коридора от города Петропавловск-Камчатский до границы с Магаданской областью Программой планируется провести реконструкцию и строительство новых участков автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, в частности:

строительство мостового перехода через реку Камчатка на 265-м километре автодороги Мильково — Ключи — Усть-Камчатск в Усть-Камчатском районе;

реконструкция автомобильных дорог Петропавловск-Камчатский — Мильково, Крапивная — Эссо, Елизово — Паратунка;

строительство автомобильных дорог и автозимников продленного действия Анавай — Палана, Палана — Лесная, Оссора — Тымлат, Каменское — Манилы.

Первоочередные работы по совершенствованию и развитию автомобильных дорог края на период до 2013 года будут проводиться в рамках федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

Одной из задач развития дорожной сети Камчатского края является обеспечение населенных пунктов круглогодичной автодорожной связью по дорогам с твердым покрытием. Основным критерием при отборе приоритетных для обеспечения постоянной автодорожной связью сельских населенных пунктов являлась численность постоянного населения. Также учитывались демографическая структура населения и перспективы дальнейшего социально-экономического развития каждого населенного пункта.

Дополнительными критериями при определении населенных пунктов, рекомендуемых к подключению к дорожной сети общего пользования Камчатского края, являлись обеспеченность населенного пункта образовательным учреждением и (или) стационарным медицинским пунктом. Кроме того, при отборе населенных пунктов учитывался такой критерий, как расстояние до ближайшей автомобильной дороги общего пользования с твердым покрытием. Также принималась во внимание численность населения в "пиковый" период года (вычисляется как сумма постоянного населения и временного населения в летний период).

Результатом реализации мероприятий станет также повышение таких потребительских характеристик, как безопасность, комфортность и пропускная способность

мостовых сооружений, рост безопасных скоростей движения и веса перевозимых грузов, сокращение потерь от дорожно-транспортных происшествий и транспортных издержек, уменьшение пробега транспортных средств, времени перевозок грузов и пассажиров автотранспортом. Вследствие улучшения движения по мостовым сооружениям снизится негативное воздействие транспортных средств на состояние окружающей среды. Положительный эффект для бюджета края выразится в увеличении межремонтных сроков, продлении сроков использования элементов искусственных сооружений (ремонтпригодности) и повышении эффективности бюджетных расходов на мостовое хозяйство.

Важнейшей задачей органов управления автомобильными дорогами регионального или межмуниципального значения Камчатского края является сохранение сети автомобильных дорог и обеспечение их транспортно-эксплуатационных показателей на уровне, соответствующем требованиям действующих нормативных документов, в течение всего срока эксплуатации. Решение данной задачи достигается за счет своевременного выполнения работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог и проведения полного комплекса работ по круглогодичному содержанию всех конструктивных элементов автомобильных дорог.

Объемы работ по содержанию автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Камчатского края определены исходя из прогнозируемой динамики изменения протяженности и структуры соответствующей сети автомобильных дорог края за счет выполнения прогнозируемых объемов работ по строительству и реконструкции, представленных в программе развития автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения на 2011—2015 годы и на период до 2020 года.

В соответствии с целями и задачами долгосрочной краевой целевой программы "Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального значения Камчатского края на период до 2011—2013 годы с прогнозом до 2020 года" необходимо обеспечить переход к системе, при которой работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог Камчатского края были бы ориентированы на достижение программно-целевых значений транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, повышение эффективности и результативности дорожной деятельности.

Результаты оценки существующей системы организации и выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального значения Камчатского края свидетельствуют о наличии ряда проблем, требующих программно-целевого подхода к их решению, в том числе в части:

- обеспечения требований технических регламентов и повышения технико-эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог регионального значения в целях создания безопасных условий движения, поддержания бесперебойного движения транспортных средств и обеспечения сохранности автомобильных дорог;

- регулирования деятельности предприятий службы содержания автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения;

- совершенствования системы оценки эффективности и результативности деятельности по ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального значения;

- развития системы информационно-аналитического обеспечения в дорожном хозяйстве Камчатского края.

Решение проблемы обеспечения требований технических регламентов и повышения технико-эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог регионального значения в целях создания безопасных условий движения, поддержания бесперебойного движения транспортных средств и обеспечения сохранности автомобильных до-

рог неразрывно связано с необходимостью решения ряда комплексных задач, в том числе таких, как:

- повышение актуальности и достоверности результатов мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети путем совершенствования системы регулярной диагностики, паспортизации, инвентаризации, оценки и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, учета состава, интенсивности и скорости движения транспортных средств;

- определение размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам регионального значения;

- развитие инновационных систем планирования в дорожной деятельности на основе широкого внедрения автоматизированных методов математического моделирования для поиска оптимальных организационно-управленческих решений;

- переход к системе среднесрочного (на 5—8 лет) программно-целевого планирования работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального значения на основе нормативов финансовых затрат, устанавливаемых с учетом межремонтных сроков и планируемого жизненного цикла автомобильной дороги, и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги;

- разработка стратегий организации службы содержания и производства работ, ориентированных на достижение целевых показателей и использование инновационных технологий.

Проблема регулирования деятельности предприятий службы содержания и их имущественно-правового положения обуславливает необходимость решения таких задач, как:

- повышение эффективности и результативности функционирования дорожных служб;

- реструктуризации государственных предприятий по принципу производственно-экономической достаточности (укрупнение, перераспределение территорий деятельности и так далее), рентабельности работы, достаточной для развития предприятий;

- создание организационно-правовых и экономических условий для технического перевооружения и оптимизации имущественного оснащения производственных предприятий служб содержания и ремонта автомобильных дорог регионального значения;

- освоение и использование инновационных, ресурсо- и энергосберегающих технологий производства работ, способствующих снижению материально-технических и финансовых затрат на выполнение работ по ремонту и содержанию, в том числе при предупреждении и ликвидации зимней скользкости;

- использование высокопроизводительной, многофункциональной техники, оснащенной легко- и быстрозаменяемым навесным оборудованием, предназначенным для выполнения комплекса работ по содержанию и ремонту дорог;

- формирование специализированных машинно-технологических комплексов с целью обеспечения оснащенности предприятий новой высокопроизводительной техникой и сервисного обеспечения (технического обслуживания и ремонта) техники.

Проблема совершенствования системы оценки эффективности и результативности деятельности по ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального значения связана с необходимостью решения следующих задач:

- разработка системы оценки качества работ по содержанию и ремонту через динамику изменения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог;

развитие системы обратной связи с пользователями автомобильных дорог и другими заинтересованными лицами с целью учета их мнения по качеству услуг, предоставляемых в дорожном хозяйстве, оценке деятельности органов управления и подрядных организаций;

формирование системы стимулирования конкретных исполнителей работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог, обеспечивающих достижение целевых показателей;

обеспечение выполнения контроля потребительских свойств автомобильных дорог и их соответствия условиям, содержащимся в контракте;

разработка и внедрение системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники через систему спутниковой навигации ГЛОНАСС;

формирование и обеспечение работоспособности системы гарантийных обязательств по соблюдению условий долгосрочных контрактов, ведение банка данных гарантийных обязательств подрядных организаций;

проведение мониторинга и внешнего аудита эффективности использования бюджетных средств;

привлечение специализированных независимых организаций для технического надзора.

Проблема развития системы информационно-аналитического обеспечения в дорожном хозяйстве Камчатского края связана с необходимостью решения следующих задач:

создание и использование интеллектуальных систем мониторинга, оценки и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и условий движения, информирования пользователей автомобильными дорогами, дорожных служб, служб ГО и ЧС, ГИБДД, медицинского и технического обслуживания и других заинтересованных лиц;

создание и оснащение структурных подразделений службы содержания автоматизированными рабочими местами мастеров с соответствующим специальным программным обеспечением (для получения данных метеообеспечения, учета потребительских свойств, результатов производства работ и так далее), организация надежной производственно-технологической системы связи;

повышение эффективности взаимодействия органов управления дорожным хозяйством, общественности, пользователей транспортных услуг, а также повышение открытости информации о результатах деятельности и достижении целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети.

Общей целевой задачей и соответствующей ей стратегической установкой по совершенствованию системы организации и выполнения работ по содержанию, требующей реализации в указанный период, является повышение уровня содержания и обеспечение требований к эксплуатационному состоянию сети автомобильных дорог регионального значения, соответствующему условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Главной целью является повышение потребительских свойств, определяющих основные направления деятельности по приведению мостовых сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Камчатского края в нормативное состояние, соответствующее потребительским требованиям на длительный период времени при оптимальных затратах.

3. Разработка и осуществление мер по внедрению современных и учитывающих специфические условия северных территорий технологий строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, а также транспортных средств и строительной техники, обеспечивающих безопасность природной среды

Во исполнение пункта 4 перечня поручений Президента Российской Федерации от 10 декабря 2009 года №-3368ГС правительством Камчатского края разработана и утверждена долгосрочная краевая целевая программа "Внедрение инновационной продукции, услуг и технологий в сфере строительства, реконструкции и эксплуатации транспортной инфраструктуры Камчатского края на 2011—2013 годы".

Транспорт Камчатского края наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт — не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а в первую очередь межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не полностью не только из-за неразвитости транспортной системы Камчатского края, но и из-за недостаточного технического уровня транспортной системы и накопленного отставания в области транспортных технологий.

Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы Камчатского края, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта. В настоящее время на территории Камчатского края не функционирует ни один логистический центр, способный разрабатывать оптимизированные схемы доставки грузов и пассажиров во внутрирегиональном и межрегиональном сообщении, что приводит к задержкам в доставке грузов, особенно в отдаленные населенные пункты Камчатского края, а также к постоянному росту затрат на хранение товаров.

Новейшие разработки в области транспорта не всегда применимы в условиях Камчатки.

Кроме того, особые природные условия Камчатского края требуют особого подхода к строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту автомобильных дорог. Частые перепады температуры, снежная зима, ветровые нагрузки сокращают межремонтные сроки эксплуатации дорожного покрытия и приводят к его неудовлетворительному состоянию.

Высокие показатели стоимости реконструкции и строительства дорог не позволяют при относительно небольших объемах финансирования обеспечивать значимые для Камчатского края объемы выполняемых работ. Применение же неадаптированных инновационных материалов при строительстве не удешевляет строительство, а зачастую ведет к его значительному удорожанию.

Строительным организациям нередко приходится изыскивать решения для удешевления строительства и согласовывать с проектными организациями изменения в проектных решениях уже в самом процессе строительства, что негативно сказывается на сроках производства работ.

С каждым годом потребность в регулярных морских перевозках — как пассажирских, так и грузовых — по побережью Камчатки растет. Вместе с тем неразвитость морских каботажных перевозок в крае ограничена не только недостатком судов, но и отсутствием оборудованных причалов.

На сегодняшний день подрядные организации не заинтересованы в применении инновационных технологий. Одной из причин данной ситуации является то, что при выполне-

нии условий одногодичных государственных контрактов по содержанию транспортных объектов отсутствует система премирования за применение инновационных решений.

В настоящее время продолжается применение строительных норм и правил, которые морально устарели, не соответствуют современным мировым стандартам и уровню разрабатываемых машин, механизмов, материалов, технологий. Например, требования, предъявляемые к подвижному составу, также не позволяют обеспечивать надлежащий уровень безопасности, энергоэффективности, шумовых характеристик. Подготовка предложений Камчатского края для разработки новых строительных норм, правил и стандартов позволит успешно внедрять инновационную продукцию при содержании транспортных объектов и их дальнейшей модернизации и развитии.

Кроме того, существующий механизм государственного заказа не стимулирует внедрение инноваций в транспортный комплекс. Ни заказчики, ни исполнители не заинтересованы в использовании новых продуктов и технологий, минимизирующих их затраты.

Сертификационные требования к аэропортам местных воздушных линий с малой интенсивностью полетов аналогичны требованиям к большим аэропортам. Направление предложений в целях пересмотра существующих сертификационных требований с учетом инновационных технологий в обеспечении безопасности полетов позволит снизить затраты на содержание аэропортов, тем самым снизив стоимость пассажирских авиационных перевозок по местным воздушным линиям.

Одной из проблем внедрения инновационной продукции в сфере транспорта является отсутствие подготовленных специалистов-транспортников, способных к принятию и внедрению инновационных решений.

Деятельность правительства Камчатского края в сфере функционирования и развития транспортной системы направлена на содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей Камчатки в ее конкурентное преимущество. Поэтому одной из важных задач транспортной отрасли сегодня является научно обоснованное и ускоренное развитие всей транспортной инфраструктуры не только за счет увеличения инвестиционной составляющей, но и за счет скорейшего внедрения инновационной продукции, услуг и технологий в сфере строительства, реконструкции и эксплуатации транспортной инфраструктуры.

Целью Программы является создание условий, обеспечивающих внедрение инновационной продукции, услуг и технологий в сфере строительства, реконструкции и эксплуатации транспортной инфраструктуры Камчатского края.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

1) формирование нормативной базы с учетом необходимости стимулирования инновационной деятельности на территории Камчатского края, создания четких и прозрачных правил ее осуществления;

2) взаимодействие исполнительных органов государственной власти Камчатского края, органов местного самоуправления муниципальных образований Камчатского края по созданию эффективной системы реализации инновационной политики, обеспечению благоприятных условий для активизации инновационной деятельности;

3) стимулирование потенциальных подрядчиков и поставщиков к использованию инновационных решений при поставке транспортной техники, проектировании и строительстве, эксплуатации транспортной инфраструктуры, производстве транспортных средств;

4) подготовка и переподготовка кадров в области применения инноваций, научно-технического предпринимательства, обеспечивающих внедрение инновационной продукции.

Для решения задачи по формированию нормативной базы необходимо проведение следующих мероприятий:

- анализ действующих нормативных правовых актов, регулирующих инновационную транспортную деятельность;

- подготовка предложений в проекты нормативных правовых актов и внесение изменений в действующие нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы функционирования и развития инновационной деятельности в транспортном комплексе;

- разработка нормативных правовых актов Камчатского края, регламентирующих вопросы функционирования и развития инновационной деятельности в транспортном комплексе;

- разработка комплекса мер, направленных на оптимизацию системы контроля качества выполняемых работ в транспортном комплексе Камчатского края;

- разработка долгосрочной краевой целевой программы "Внедрение инновационных технологий в транспортный комплекс Камчатского края на период 2014—2016 годы".

Ускорение процесса внедрения новых разработок предполагается обеспечить за счет усовершенствования системы сертификации продукции и услуг. Необходимо, чтобы система была единой, а не ведомственной. Будут подготовлены и направлены в федеральные органы исполнительной власти предложения о создании комплекса мер по совершенствованию законодательства, в том числе и о государственных закупках. Предполагается разработать комплекс мер, направленных на оптимизацию системы контроля качества работ, производимых в транспортном комплексе Камчатского края. К мероприятиям, направленным на обеспечение высокого качества и применение инновационных решений при выполнении проектных, изыскательских и строительных дорожных работ, относятся:

- стимулирование внедрения прогрессивных проектных решений, материалов и технологий, увеличивающих долговечность дорожных объектов;

- гармонизация нормативной правовой базы в области дорожно-строительных материалов и технологий, разработка современных нормативно-технических документов в области технического регулирования и стандартизации — технических регламентов, национальных стандартов и иных документов, определяющих требования к качеству и безопасности дорожных объектов, к безопасности дорожного движения;

- проведение экспертизы проектной документации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог исходя из требований обеспечения высоких потребительских свойств дорожных объектов и минимизации затрат за весь период их жизненного цикла;

- усиление внутриведомственного технического контроля, развитие системы управления качеством дорожных работ;

- усиление контроля за поставкой производителями материалов высокого качества и новых материалов с улучшенными характеристиками. В целях решения этой задачи предполагаются:

- проведение семинаров и "круглых столов" по вопросам организации, развития и внедрения инновационной деятельности;

- подготовка предложений в федеральные органы исполнительной власти, ведущие научные организации, занимающиеся разработкой новых и модернизацией существующих транспортных средств, материалов, технологических подходов к специфическим климатическим особенностям Камчатского края.

Для стимулирования подрядчиков и поставщиков к использованию инновационных решений необходимо:

- устанавливать обязательные требования по использованию инновационных решений при размещении государственного заказа на поставку транспортных средств, со-

держание, ремонт, капитальный ремонт, строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры Камчатского края;

заключать долгосрочные контракты на эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры Камчатского края;

разработать систему премирования подрядчиков, поставщиков за счет экономии средств от внедрения инновационных решений.

Метод планирования дорожной деятельности, основанный на проектировании жизненного цикла дороги, позволяет обосновать экономическую целесообразность применения новых технологий, материалов, машин и оборудования для увеличения межремонтных сроков и повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог. Использование данного метода даст возможность выбрать наиболее эффективный вариант проекта, который обеспечит минимальные суммарные затраты за весь период жизненного цикла автомобильной дороги с учетом обеспечения нормативных требований к ее содержанию. Заключение долгосрочных контрактов на строительство, реконструкцию, эксплуатацию автомобильных дорог позволит обеспечить их высокие потребительские свойства и минимизацию затрат на период жизненного цикла объекта. Заключив долгосрочный контракт, имея свободу выбора, материалов, технологий производства работ, подрядчик станет заинтересованным в снижении своих расходов на весь срок контракта. А это возможно только при использовании инновационных подходов, новых технологий.

Проведение указанных мероприятий позволит создать условия для проведения технологической модернизации транспортной системы Камчатского края. При этом модернизация в первую очередь будет обеспечена не за счет открытий или "прорывных" научно-практических разработок, а за счет ускоренного распространения уже существующих технических и технологических решений, адаптированных к особым климатическим условиям Камчатского края.

Одним из условий развития морского сообщения в Камчатском крае является строительство современных недорогих грузопассажирских судов, которые не только доставят пассажиров и грузы, но и обеспечат безопасную их выгрузку на необорудованный берег. Для решения данной проблемы необходимо разработать новый тип судна, способный выполнить поставленную задачу.

Использование специальных устройств (контролирующих режим труда и отдыха водителей), совмещенных с аппаратурой спутникового мониторинга ГЛОНАСС, так называемых тахографов, на пассажирских автобусах и машинах, перевозящих опасные и крупногабаритные грузы, позволит избежать значительного количества аварий. Применение спутниковых технологий на водном транспорте сведет к минимуму аварии при лоцманской проводке судов в акваториях морских портов и портопунктов. Для северных районов Камчатского края (в условиях полного отсутствия автомобильных дорог) будут закупаться автотранспортные средства, в комплектации которых будет предусмотрено наличие навигационных технологий не только с целью оптимизации доставки грузов и пассажиров, но и для обеспечения безопасности и сохранности автотранспортных средств.

Для решения задачи по подготовке и переподготовке кадров, занимающихся внедрением инновационных технологий, предполагается разработать и утвердить план подготовки и переподготовки кадров в области применения инноваций, научно-технического предпринимательства, обеспечивающих внедрение инновационной продукции.

Реализация мероприятий указанной Программы позволит:

1) сформировать нормативную правовую базу для эффективного развития инновационной деятельности и внедрения инновационной продукции;

2) стимулировать подрядные организации на применение передовых технологий как в строительстве, так и при эксплуатации транспортной инфраструктуры для снижения стоимости проводимых работ и увеличения долговечности транспортных объектов;

3) обеспечить благоприятные условия для создания системы логистических центров, способных эффективно работать на конечного потребителя. Основные элементы системы (такие как закупки, производство, хранение, транспортировка и распределение) должны будут функционировать как единый, четко отлаженный механизм;

4) снизить транспортные расходы, уменьшить затраты труда, сократить время доставки пассажиров и грузов и сделать транспорт более безопасным за счет применения современных автоматизированных систем управления;

5) обеспечить подготовку, переподготовку кадров, занимающихся внедрением инновационных технологий.

4. Оценка нормативов стоимости строительства и ремонта автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях

**(постановление Правительства Российской Федерации
от 23 августа 2007 года № 539**

**"О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных
дорог федерального значения и правилах их расчета")**

Для проведения комплекса работ по содержанию и ремонту дорожной сети, реализации мероприятий по обустройству дорог в целях обеспечения требуемого уровня их транспортно-эксплуатационного состояния, снижения числа дорожно-транспортных происшествий по сопутствующим дорожным условиям разработано и утверждено постановление правительства Камчатского края от 14 февраля 2011 года № 68-П "Об утверждении нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Камчатском крае и правилах их расчета".

В ценах 2011 года 100-процентный норматив на содержание, ремонт и капитальный ремонт составляет 5 млрд. рублей. В 2011 году на данные расходные обязательства в краевом бюджете предусмотрен 1 млрд. рублей.

5. Принимаемые меры по созданию и функционированию федерального и регионального дорожных фондов

В рамках исполнения положений статьи 4 Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" Законодательным Собранием Камчатского края совместно с министерством транспорта и дорожного строительства Камчатского края ведется работа по разработке проекта закона Камчатского края, предусматривающего создание дорожного фонда Камчатского края.

Первый вице-губернатор,
первый заместитель председателя
правительства Камчатского края

А.М. Потиевский

ПРАВИТЕЛЬСТВО АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

В рамках исполнения Архангельской областью полномочий по дорожной деятельности на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на территории Ненецкого автономного округа (НАО), а также с учетом заинтересованности области в строительстве автомобильных дорог по направлению с. Лешуконское — с. Карпогоры считаем необходимым участие областных представителей в заседании "круглого стола" на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях".

Направляем информацию по вопросам, которые предполагается рассмотреть в рамках мероприятия.

1. Правоприменительная практика реализации в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Закон практически не работает на муниципальном уровне. Органами местного самоуправления не исполняются положения закона об утверждении перечней автомобильных дорог, их учете, внесении в единый государственный реестр, присвоении идентификационных номеров, об осуществлении видов дорожной деятельности в соответствии с классификацией работ, об утверждении нормативов финансовых затрат и так далее. Причинами сложившейся ситуации является отсутствие:

- квалифицированных кадров по управлению автомобильными дорогами в муниципальных образованиях;

- четкого разграничения автомобильных дорог местного значения (в том числе общего пользования) и уличной сети городов и населенных пунктов, что влечет неуверенность в правильности применения закона на муниципальном уровне;

- системы планирования дорожной деятельности в муниципалитетах;

- средств в муниципальных образованиях, что влечет невозможность финансирования дорожной деятельности, низкий технический уровень автомобильных дорог.

2. Реализация в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)".

ФЦП действовала с 2002 по 2009 год. На территории Архангельской области (без объектов НАО) за период реализации ФЦП построено 137,56 километра автомобильных дорог; объем федеральных средств, направленных на строительство (реконструкцию) автомобильных дорог в Архангельской области в рамках программы, составил за этот период 2290,4 млн. рублей.

Построены:

- выход в Республику Коми (на участке Шевелево — Широкий Прилук);

- выход в Вологодскую область (на участке Каргополь — граница Вологодской области);

- мосты и путепроводы (мост через реку Немнюга, путепровод у ст. Ядриха);

- начата реализация поручения Президента Российской Федерации о строительстве автодороги Архангельск (от пос. Брин-Наволоч) — Каргополь — Плесецк (до с. Прокшино) (участки Усачевская — Афанасовская и Семеново — Монастырская); ликвидирован грунтовый разрыв на автомобильной дороге Архангельск — Белогорский — Пинега — Кимжа — Мезень (участок граница Пинежского района — Совполье).

3. Состояние и перспективы развития автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; реализация региональных программ модернизации и развития сети автомобильных дорог.

Общая протяженность региональных автомобильных дорог, включая проходящие по территории НАО, составляет 8102 километра, в том числе с твердым покрытием — 7075,2 километра, или 87,3 процента от общей протяженности региональных автомобильных дорог; из них с усовершенствованным покрытием — 2149,2 километра, или 30,3 процента от общей протяженности региональных автомобильных дорог с твердым покрытием. В состав региональных автомобильных дорог входит 780 мостовых сооружений общей протяженностью 25 879 погонных метров.

При этом транспортно-эксплуатационное состояние региональных автомобильных дорог на большей части протяженности сети не отвечает техническим и технико-эксплуатационным показателям, установленным СНиП 2.05.02-85 и ГОСТ Р 50597-93. Из общего количества мостовых сооружений 328, или 42 процента от общего количества, находятся в аварийном и неудовлетворительном состоянии. Для поддержания эксплуатационного состояния мостового хозяйства необходимо ежегодно осуществлять ремонт 30—35 мостов и путепроводов. Фактически в рамках выделяемых финансовых средств в 2009 году был произведен капитальный ремонт 3 мостов, в 2010 году — 4 мостов, в 2011 году планируется произвести капитальный ремонт 3 мостовых сооружений. Количество аварийных и закрытых для проезда мостов приближается к критическому, что существенно снижает уровень транспортной доступности и повышает социальную напряженность в населенных пунктах области.

Доля региональных автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности региональных автомобильных дорог составила на 1 января 2011 года 91,2 процента.

В Архангельской области разработана долгосрочная целевая программа "Развитие и совершенствование сети региональных автомобильных дорог общего пользования Архангельской области (2009—2012 годы)". В настоящее время реализация мероприятий программы приостановлена из-за недостатка средств областного бюджета. Также приостановлено строительство автомобильной дороги общего пользования регионального значения Нарьян-Мар — Усинск на территории НАО.

Перспективы строительства зависят от объемов финансирования. Приоритетными направлениями строительства для Архангельской области являются:

- соединение административных центров муниципальных районов области — Онежского, Ленского, Пинежского, Лешуконского;

- увеличение доли автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, в том числе за счет реконструкции участков с гравийным, песчано-гравийным покрытием на автомобильной дороге Архангельск (от пос. Брин-Наволоки) — Каргополь — Вытегра (до с. Прокшино) и других;

- соединение г. Нарьян-Мар автомобильной дорогой с твердым покрытием круглогодичного действия с сетью автомобильных дорог общего пользования Республики Коми;

- увеличение доли капитальных мостов в общем количестве мостов на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения;

- снижение доли сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием (в настоящее время их более 1800), в том числе за счет строительства автодороги Усть-Ваеньга — Осиново — Фалюки, Холмогоры — Андриановская и других).

4. Разработка и осуществление мер по внедрению современных и учитывающих специфические условия северных территорий технологий строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, а также транспортных средств и строительной техники, обеспечивающих экологическую безопасность.

В настоящий момент в этой сфере специальных разработок нет, разработка проектной документации осуществляется в рамках действующих строительных норм и правил, технических регламентов.

5. Использование механизмов долевого финансирования (из средств федерального и регионального бюджетов) строительства, реконструкции, капитального ремонта и содержания автомобильных дорог, применение механизмов государственно-частного партнерства.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 апреля 2011 года № 293 "О внесении изменений в федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)" софинансирование из федерального бюджета будет предусматриваться в соответствии с поручениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, а также для соединения сельских населенных пунктов с сетью дорог общего пользования, что значительно сужает возможности строительства автомобильных дорог с привлечением средств федерального бюджета.

Привлечение средств частных инвесторов к строительству автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях проблематично из-за отсутствия коммерческого интереса компаний (увеличенные против обычных потребности в капитальных вложениях, отсутствие окупаемости). Кроме того, интересы компаний (как правило, добывающих) ограничены направлениями строительства автомобильных дорог общего пользования, совпадающими с направлениями перевозки технологических грузов, но, как правило, это небольшие участки дорог; основные интересы компаний лежат в плоскости освоения новых территорий и, следовательно, строительства автодорог, не соответствующих требованиям к автодорогам общего пользования.

6. Оценка нормативов стоимости строительства и ремонта автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (постановление Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 года № 539 "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета").

В Архангельской области утверждены нормативы денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в соответствии с установленными указанным постановлением. Эти нормативы удовлетворяют потребности в финансировании автодорог, проходящих по территориям, приравненным к районам Крайнего Севера.

Для районов Крайнего Севера стоимость работ увеличивается в 2—2,5 раза по сравнению с основной территорией Архангельской области. Это связано с отсутствием местных материалов, высокой стоимостью транспортировки и, следовательно, высокой стоимостью привозных материалов, в том числе ГСМ, а также высокими стоимостью работы механизмов и уровнем оплаты труда, что вызвано сложными климатическими условиями, удаленностью, труднодоступностью территорий, повышенными требованиями к качеству применяемых материалов и используемой техники.

Специфические особенности технологии проведения работ, проектные особенности ремонтно-строительных работ также отражаются на стоимости работ.

7. Принимаемые меры по созданию и функционированию федерального и регионального дорожного фонда.

Областной закон "О дорожных фондах в Архангельской области" находится в стадии разработки.

Предложения:

В связи с особыми климатическими условиями, низким уровнем заселенности территорий и конкурентоспособности объектов дорожного строительства, в том числе за счет высокой стоимости дорожных работ, а также в связи необходимостью развития транспортной инфраструктуры северных территорий, в том числе с учетом политики государства в части освоения Арктики и развития Северного морского пути, при содержании и развитии сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях нужно учитывать, что:

1) оно должно осуществляться при обязательной поддержке государства;

2) необходима целевая федеральная программа развития транспортной инфраструктуры Крайнего Севера, которая увязывала бы интересы и потребности государства в целом и отдельных субъектов Российской Федерации (ситуация по приравненным к районам Крайнего Севера местностям не так обострена). Кроме того, в результате высокого уровня затрат объекты строительства автомобильных дорог на Крайнем Севере не выдерживают конкуренции в рамках реализации общих целевых программ по строительству автомобильных дорог;

3) существуют особенности строительства автомобильных дорог в районах Крайнего Севера при организации размещения государственных заказов, в том числе по причине очень короткого строительного сезона; цена строительства заведомо выше цен в средней полосе; особенные требования к охране окружающей среды. Это должно найти отражение в требованиях к квалификационному отбору потенциальных исполнителей государственных (муниципальных) контрактов.

Исполняющий обязанности
губернатора Архангельской области

А.Ф. Верещагин

АДМИНИСТРАЦИЯ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Магаданская область — один из крупнейших регионов России по потенциальным минеральным ресурсам, в первую очередь коренного и россыпного золота, серебра, каменного и бурого угля, меди, молибдена, железа, полиметаллов. Так, по запасам и прогнозным ресурсам золота и серебра область является крупнейшей провинцией мира. Большие перспективы связаны с разведкой и последующим освоением углеводородного сырья в Примагаданском шельфе Охотского моря. Месторождения могут быть востребованными и вовлекаться в эксплуатацию только при наличии развитой сети автомобильных дорог.

Опорная сеть автодорог области, сформированная в 1930—1940-е годы, не отвечает требованиям перспективного развития экономики Магаданской области. Параметры некоторых участков не соответствуют нормативным, износ покрытия составляет почти 100 процентов.

Сохраняется сезонность транспортной доступности северной и восточной части региона, где отсутствуют автомобильные дороги круглогодичного действия. При этом эта часть территории области является самой перспективной с точки зрения освоения минерально-сырьевых ресурсов.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Магаданской области составляет 2338,4 километра, в том числе 834 километра — федеральных, 1023,4 километра — региональных и межмуниципальных, 429 километра — муниципальных автодорог и 52 километра частных автомобильных дорог.

Основу сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения составляют автомобильные дороги Магадан — Балаганное — Талон (151,6 километра), Солнечный — Ола (31,7 километра), Герба — Омсукчан (256,9 километра), Палатка — Кулу — Нексикан (473,4 километра), Авенирыч — Сеймчан (66,3 километра), автодорога Сокол — Сплавная (12,5 километра), автоподъезд к пос. Талая (31 километр).

Общая протяженность дорог составляет 1023,4 километра, из них только 163,2 километра (16 процентов) — дороги с усовершенствованным типом покрытия (асфальтобетонные, цементобетонные, обработанные вяжущими материалами, остальные дороги — с покрытием переходного типа (ПГС) — 860,2 километра (84 процента).

Преобладающая часть региональных автодорог (955,3 километра, или 93,3 процента) имеет низшую категорию (IV—V).

Из 119 мостов, расположенных на автодорогах, 53 находятся в неудовлетворительном состоянии, 4 — в аварийном.

Начиная с 2002 года на строительство и реконструкцию автомобильных дорог области выделялись финансовые средства из федерального бюджета в рамках ФЦП "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)" в виде субсидий. Этой программой по Магаданской области по 2007 год включительно были охвачены все автомобильные автодороги регионального и межмуниципального значения, что позволяло последовательно решать задачу улучшения состояния дорожной сети. С 2008 года Магаданская область исключена из ФЦП "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)" и включена в ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" только по двум направлениям:

реконструкция автомобильной дороги Палатка — Кулу — Нексикан;

строительство новой автомобильной дороги Колыма — Омсукчан — Омолон — Библино — Комсомольск — Анадырь.

Таким образом, автомобильные дороги Солнечный — Ола, Магадан — Балаганное — Талон, Герба — Омсукчан, Авенирыч — Сеймчан, Сокол — Сплавная, автоподъезд к пос. Талая общей протяженностью 549,944 километра не включены ни в одну из действующих программ.

Принята областная целевая программа "Содержание и развитие автомобильных дорог Магаданской области" на 2010—2013 годы, утвержденная постановлением администрации Магаданской области от 3 декабря 2009 года № 606-па (в ред. от 28 декабря 2010 года № 619-па), в рамках которой предусмотрены мероприятия по содержанию и ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

Содержание автомобильных дорог в Магаданской области, как и во многих других регионах, является одним из слабых мест дорожной отрасли. Выделяемых денежных средств явно недостаточно для обеспечения требуемого уровня содержания автомобильных дорог. Однако динамикой финансирования содержания автодорог по Магаданской области с 2006 года по 2011 год в общем отслеживается незначительный рост, за исключением кризисного 2010 года.

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и с учетом по-

становления Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 года № 539 "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета" в 2008 году постановлением администрации Магаданской области от 29 мая 2008 года № 196-па "Об утверждении нормативов денежных затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Магаданской области" утверждены нормативы расчета денежных затрат на содержание 1 километра автомобильных дорог. В 2009 году в областном бюджете были предусмотрены ассигнования на содержание вышеуказанных автомобильных дорог в размере только 40 процентов от утвержденного норматива. Достижение 100-процентного финансирования предусматривалось вышеуказанным постановлением только в 2011 году, но наступивший экономический кризис внес свои коррективы, и переход на 100-процентное финансирование отодвигается. Несмотря на то что ОЦП "Содержание и развитие автомобильных дорог Магаданской области" на 2010—2013 годы в 2011 году предусмотрено достижение только 42 процентов от утвержденного норматива, финансирование работ по содержанию увеличено на 24,3 процента по сравнению с 2010 годом.

Магаданская область является высокودотационным регионом; без привлечения субсидий из федерального бюджета приведение дорог в нормативное состояние не представляется возможным.

В связи с этим необходимо:

в ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" объем денежных средств на реконструкцию автомобильной дороги Палатка — Кулу — Нексикан оставить на прежнем уровне с привлечением средств в объеме 6,82 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета — 6,2 млрд. рублей, областного — 0,62 млрд. рублей;

рассмотреть вопрос включения реконструкции межмуниципальных автомобильных дорог Магаданской области — Солнечный — Ола, Магадан — Балаганное — Талон, Герба — Омсукчан в одну из действующих ФЦП;

привлечь средства федерального бюджета в рамках субсидий на софинансирование мероприятий капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

С учетом короткого строительного сезона в Магаданской области и времени на проведение аукционов на строительно-монтажные работы сложившаяся ситуация с подписанием соглашений о предоставлении бюджетам субъектов Российской Федерации субсидий на софинансирование мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог в мае — июне также представляется проблемой. В связи с этим необходимо:

1) пересмотреть сроки подписания соглашений. Подписание соглашений должно проходить в феврале — марте текущего финансового года.

При проведении аукциона на выполнение работ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автодорог побеждает компания, предложившая меньшую цену, отсутствуют квалификационный отбор, оценка качественных характеристик работ и услуг, контракты заключаются с заведомо некомпетентными исполнителями, тормозится процесс внедрения инноваций;

2) отменить аукционы и перейти на открытые конкурсы с предквалификацией и обоснованием снижения цены.

Особую тревогу вызывает аварийное состояние мостового перехода через реку Армань на 51+336 километре автомобильной дороги Магадан — Балаганное — Талон длиной 373,4 пог. метра (деревянный, 1969 года постройки). Данный мост является

единственным средством сообщения для доставки грузов и пассажиров из областного центра Магадан в пос. Армань, Тауйск, Балаганное, Талон с числом проживающих более 2,5 тысячи человек.

Имеется обращение губернатора Магаданской области в адрес Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 13 апреля 2010 года № П/ПМ-16 с просьбой поручить решение вопроса о финансировании строительства данного мостового перехода в 2011—2013 годах в рамках ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)". Председателем Правительства Российской Федерации В.В. Путиным дано поручение Министру транспорта Российской Федерации И.Е. Левитину о проработке вопроса.

В результате проделанной работы предложено рассмотреть возможность выделения средств из федерального бюджета на софинансирование строительства мостового перехода через реку Армань на 51+336 километре автомобильной дороги Магадан — Балаганное — Талон в рамках ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года". На данный момент проектная документация на строительство мостового перехода через реку Армань разработана, принято решение о включении с 2012 года данного объекта в ОЦП "Содержание и развитие сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Магаданской области на 2010—2013 годы";

3) включить строительство мостового перехода через реку Армань на 51+336 километре автомобильной дороги Магадан — Балаганное — Талон дополнительно в ФЦП "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года".

Предложение по созданию дорожных фондов администрация Магаданская область поддерживает; распоряжением губернатора Магаданской области от 21 апреля 2011 года № 147-р создана рабочая группа по разработке проекта закона Магаданской области "О дорожном фонде Магаданской области".

Губернатор Магаданской области

Н.Н. Дудов

ДУМА ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

Практика реализации в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" на территории Чукотского автономного округа складывается следующим образом.

1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Чукотском автономном округе составляет 2910,6 километра, из которых соответствуют автодорогам IV и V технических категорий только 538,6 километра. Связью по дорогам с твердым типом покрытия с сетью дорог общего пользования обеспечено лишь 8 населенных пунктов из 37.

Для обеспечения завоза материально-технических ресурсов и продуктов питания из морских портов Чукотки в сельские населенные пункты и рабочие поселки месторождений полезных ископаемых, не имеющих связи по дорогам с твердым типом покрытия с сетью дорог общего пользования, ежегодно устраиваются зимние автомобильные

дороги (автозимники), протяженность которых составляет 2372 километра, или 81,5 процента от общей протяженности автодорог Чукотки.

В Федеральном законе от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" отсутствует понятие "зимние автомобильные дороги (автозимники)", в связи с чем из правового поля действия настоящего закона зимние автомобильные дороги (автозимники) выпали.

В пункте 3 статьи 3 закона косвенно присутствуют понятия "зимник", "переправа по льду", отнесенные к искусственным дорожным сооружениям, но понятие слова "зимник" отсутствует в нормативных отраслевых дорожных документах.

Понятие "зимние автомобильные дороги (автозимники)", а не "зимник", их строительство и эксплуатация регламентируются действующими отраслевыми дорожными нормами ВСН 137-89 "Ведомственные строительные нормы ВСН 137-89 "Проектирование, строительство и содержание зимних автомобильных дорог в условиях Сибири и Северо-Востока СССР" (утверждены Минтрансстроем СССР 4 сентября 1989 года № АВ-445) и ОДН 218.010-98 "Автомобильные дороги общего пользования. Инструкция по проектированию, строительству и эксплуатации ледовых переправ" (приняты приказом Федеральной дорожной службы Российской Федерации от 26 августа 1998 года № 228).

На заседании "круглого стола" предлагается рассмотреть вопрос о внесении изменений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", устанавливающих нормы законодательного регулирования в отношении зимних автомобильных дорог (автозимников).

Из пункта 3 статьи 3 "Основные понятия" исключить слова "зимник", "переправа по льду"; дополнить пункт 1 подпунктом 1.1: "зимние автомобильные дороги (автозимники) — сезонные дороги с полотном и дорожной одеждой из снега, льда и мерзлого грунта"; статью 5 "Классификация автомобильных дорог" дополнить частью следующего содержания: "классификация зимних автомобильных дорог (автозимников) осуществляется в соответствии с отраслевыми дорожными нормами ВСН 137-89, ОДН 218.010-98".

2. Транспортная система Чукотского автономного округа в настоящее время существует автономно. На территории Чукотки нет надежной транспортной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием между окружным и районными центрами, многими населенными пунктами. Кроме этого, отсутствуют автотранспортные выходы в прилегающие субъекты Федерации (Магаданскую область, Республику Саха (Якутия), Корякский автономный округ), и это — одна из важных причин, сдерживающих подъем экономики Чукотки. Завоз материально-технических грузов и продовольственных товаров на территорию Чукотки возможен лишь в короткую летнюю навигацию (июнь—сентябрь) и только морским транспортом. В данной ситуации в процессе реализации Федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года" возникают значительные проблемы при строительстве автомобильных дорог и мостов, связанные с невозможностью ритмичной поставки материалов в течение календарного года и соответственно выполнения графика строительства. Усугубляет проблемы и установленный постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 года № 987 порядок авансирования строительства объектов, устанавливающий размер авансового платежа в размере до 30 процентов суммы договора (контракта), но не более 30 процентов лимитов бюджетных обязательств, подлежащих исполнению за счет средств федерального бюджета в соответствующем финансовом году.

Размер авансового платежа, установленный данным постановлением Правительства Российской Федерации, не учитывает сложные климатические условия, транспортную схему завоза грузов на Крайний Север, и сумма аванса крайне недостаточна для закупки и доставки материалов в объеме, позволяющем непрерывно вести работы в течение срока строительства объекта.

На заседании "круглого стола" предлагается рассмотреть вопрос о возможности внесения изменений в указанное постановление Правительства Российской Федерации, в частности, пункт 6 данного постановления дополнить абзацем следующего содержания: "в размере до 30 процентов суммы договора (контракта) для районов Крайнего Севера, не имеющих круглогодичной транспортной схемы доставки грузов". Принятие данной поправки позволит в первый год строительства максимально профинансировать закупку и доставку необходимых материалов и в дальнейшем обеспечить ритмичное ведение работ на объекте в последующие годы строительства.

С учетом того, что уже в 2011 году начинается строительство автомобильной дороги Колыма — Омсукчан — Омолон — Анадырь, ввод которой в эксплуатацию позволит обеспечить соединение территории Чукотки с сетью автомобильных дорог России, принятие указанного выше дополнения в пункт 6 постановления Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2008 года № 987 представляется особенно актуальным.

3. Постановлением правительства Чукотского автономного округа от 3 июня 2010 года № 177 утверждены нормативы финансовых затрат на содержание, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования Чукотского автономного округа и поэтапный переход до 2020 года к 100-процентному финансированию работ по нормативу. Сегодня из окружного бюджета на финансирование содержания автомобильных дорог выделяется 24 процента средств от утвержденного норматива, на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог — 0 процентов. Причиной такого положения дел является недостаток средств бюджета округа.

На заседании "круглого стола" предлагается рассмотреть вопрос о разработке механизма долевого финансирования содержания, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования субъектов Российской Федерации из средств федерального бюджета.

Первый заместитель председателя

В.В. Рудченко

АДМИНИСТРАЦИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

1. О практике применения Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ

"Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"¹

1.1. В соответствии с пунктом 3 статьи 3 Закона "искусственные дорожные сооружения — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями

¹ Далее — Закон.

для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения)". Наряду с мостовыми сооружениями, тоннелями, эстакадами, путепроводами и так далее к искусственным сооружениям отнесены "зимники".

В Ямало-Ненецком автономном округе ежегодно устраивается и эксплуатируется около 1 тыс. километров зимних автомобильных дорог, имеющих самостоятельное значение (соединяют населенные пункты автономного округа) и предназначенных для движения автомобильного транспорта.

Фактически зимние автомобильные дороги в округе — это регулярно возобновляемые сезонные дороги с дорожной одеждой из снега, льда и мерзлого грунта.

В то же время в перечне искусственных дорожных сооружений согласно пункту 3 статьи 3 Закона отсутствуют понтонные переправы (наплавные мосты) и паромные переправы. При этом существуют документы технического регулирования на их устройство и содержание.

В связи с этим предлагаем вывести из понятия "искусственные дорожные сооружения" термин "зимники" с приданием данному термину отдельного основного понятия и включить в понятие "искусственные дорожные сооружения" термины "понтонные переправы (наплавные мосты)" и "паромные переправы".

1.2. В связи с тем что в отдельных субъектах Российской Федерации функции по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, возложены на государственные учреждения, подведомственные органам государственной власти субъектов Российской Федерации, предлагаем в пункте 3 части 6 статьи 31 Закона после слов "органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации" добавить слова "или уполномоченным им государственным учреждением".

2. Об оценке нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог

В целях эффективной реализации полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности по утверждению нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и правил расчета размера ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации на указанные цели (пункт 11 статьи 12 Закона) необходима определенная на федеральном уровне методика для расчета нормативов финансовых затрат, устанавливающая единую систему расчета и обоснования указанных нормативов.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 года № 539 утверждены нормативы денежных затрат и Правила расчета денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения при определении ассигнований из федерального бюджета, предусматриваемых на эти цели.

Расчет денежных затрат для региональных дорог по принятой этим документом методике не позволяет получить объективную величину затрат. Данная методика учитывает дифференциацию стоимости работ по федеральным округам, но не позволяет учесть различие стоимости работ в отдельных регионах внутри федерального округа.

В состав Уральского федерального округа (УФО) входят области с различными климатическими условиями, в том числе районы Крайнего Севера.

Более высокий уровень затрат на материальные ресурсы, эксплуатацию машин, заработную плату, накладные расходы в районах Крайнего Севера по сравнению с другими регионами федерального округа должен учитываться соответствующими территориальными коэффициентами.

Кроме того, хотелось бы обратить внимание на отсутствие в достаточном объеме сметно-нормативной базы, необходимой для расчета стоимости содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Выпущен сборник ГЭСНс 81-06-01-2001 "Государственные элементные сметные нормы на работы по содержанию автомобильных дорог общего пользования и мостовых сооружений на них. Сборник 1", который включает в себя большую часть видов работ по содержанию, однако в нем отсутствуют отдельные работы по искусственным сооружениям, а также расценки для определения стоимости устройства зимних автомобильных дорог, ледовых переправ.

Также на федеральном уровне необходимо разработать и утвердить нормативы накладных расходов и сметной прибыли на содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений.

В целях установления обоснованных требований к уровню содержания автомобильных дорог в рамках государственных (муниципальных) контрактов необходимо на федеральном уровне разработать методику назначения видов и объемов работ по содержанию автомобильных дорог в условиях недостатка финансирования (несоответствия финансовых затрат нормативам) работ по содержанию автомобильных дорог.

3. О принимаемых мерах по созданию регионального дорожного фонда

В целях реализации положений Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" в настоящее время осуществляется разработка проекта закона Ямало-Ненецкого автономного округа "О дорожном фонде Ямало-Ненецкого автономного округа".

*Состояние и перспективы развития автомобильных дорог
в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях,
реализация региональных программ модернизации и развития сети
автомобильных дорог, реализация подпрограммы "Автомобильные
дороги" ФЦП "Модернизация транспортной системы России
(2002 — 2010 годы)"*

Одной из задач формирования государственной политики регионального развития в долгосрочной перспективе является развитие инфраструктурной обеспеченности территорий и создание условий для повышения конкурентоспособности экономики регионов, а также решения вопросов социального развития, включая повышение транспортной доступности территорий.

Создание новых магистральных коридоров и замкнутой кольцевой структуры транспортных коммуникаций на территории УФО позволит повысить эффективность функционирования опорной транспортной сети Российской Федерации в целом.

Региональное развитие до 2012 года будет определяться в основном уже сформировавшимися зонами опережающего экономического роста, к которым также относятся территории, где сосредоточены добыча полезных ископаемых и их переработка, развитие которых менее устойчиво и зависит от конъюнктуры цен, но значительные бюджетные поступления позволяют развивать человеческий потенциал и инфраструктуру.

Одним из инструментов долгосрочного развития Уральского региона станет реализация проекта "Урал Промышленный — Урал Полярный", включающего проекты по освоению природных ресурсов и их переработке, а также созданию новой транспортной инфраструктуры.

Основным отраслевым документом, на основании которого осуществляется государственная политика в сфере транспорта, является Транспортная стратегия Российской Федерации. К основным задачам Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года при формировании единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры отнесено:

- формирование единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов;

- создание условий для экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;

- создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;

- создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг.

Также к задачам в области развития сети автомобильных дорог отнесено создание дорожной сети для обеспечения развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

Формирование перспективной дорожной сети России в 2016—2030 годах предусматривает включение в сеть дорог федерального значения новые направления автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, обеспечивающих межрегиональное сообщение и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России:

- "Северо-Восток — Полярный Урал" (Сыктывкар — Воркута с подъездом к Нарьян-Мару);

- "Урал Промышленный — Урал Полярный" (Тюмень — Салехард).

Предусматриваются также модернизация существующих и строительство новых дорог в районах Севера и нового освоения — "Колыма", "Лена", "Вилуй", Салехард — Новый Уренгой — Сургут, что будет содействовать обеспечению северного завоза и улучшению социально-экономической ситуации в регионе.

В УФО транспортная система призвана обеспечить развитие старейшего в России индустриального региона, а также освоение перспективных месторождений полезных ископаемых.

Приоритетными направлениями развития транспорта в округе являются строительство новых грузообразующих и технологических железнодорожных линий, главным образом в рамках реализации проекта "Урал Промышленный — Урал Полярный".

В соответствии с Транспортной стратегией до 2030 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры до 2015 года в УФО, в том числе на терри-

тории Ямало-Ненецкого автономного округа, в сфере железнодорожного транспорта станут строительство грузообразующей линии Полуночное — Обская — Салехард, строительство линий Салехард — Надым; создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта в речных портах Ханты-Мансийск, Салехард, Тюмень, Тобольск и Сургут.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Ямало-Ненецком автономном округе в сфере железнодорожного транспорта станет строительство технологических линий Воркута — Усть-Кара, Бованенково — Харасавэй, Паюта — Новый Порт, Коротчаево — Русское — Игарка;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства — реконструкция на территории Уральского федерального округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Центр — Урал, Северо-Запад — Сибирь, а также автомобильной дороги Тюмень — Салехард; строительство новой автомобильной дороги Салехард — Новый Уренгой — Сургут.

В соответствии со схемой развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации до 2030 года железнодорожные линии Полуночное — Обская — Салехард, Салехард — Надым и автомобильные дороги Агириш — Салехард и Надым — Салехард, расположенные в общем с железнодорожными линиями транспортном коридоре, помимо их грузообразующего и технологического значения, безусловно имеют также и стратегический характер, обеспечивая единство важнейшей с точки зрения геополитики территории Урала, "скрепляющей" европейскую и азиатскую части России, создавая новые транспортные коридоры, позволяющие отказаться или максимально сократить объемы транспортировки сырья с территорий других государств и повышающие эффективность опорной транспортной инфраструктуры и функционирования ключевых отраслей промышленности, определяющих безопасность страны.

В рамках проекта "Урал Промышленный — Урал Полярный" в единую транспортно-логистическую систему интегрируются железные дороги Полуночное — Обская — Салехард, Салехард — Надым, Обская — Бованенково, автомобильные дороги Агириш — Салехард и Надым — Салехард.

Ключевым связующим звеном всех транспортных коммуникаций, планируемых к строительству на западе округа, является мостовой переход через реку Обь в районе Салехарда. Инвестиционный проект по строительству мостового перехода через Обь в районе Салехарда включен в ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)", в подпрограмму "Железнодорожный транспорт".

В соответствии с ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)" финансирование строительства мостового перехода через Обь предусмотрено из средств федерального и регионального бюджетов. Сметная стоимость строительства мостового перехода составляет 38,318 млрд. рублей в уровне цен IV квартала 2009 года.

Объединение существующей линии Свердловской дороги на участке Новый Уренгой — Надым с новой железнодорожной линией Салехард — Надым в единую транспортную коммуникацию и обеспечение замкнутости кольцевой структуры сети дорог возможно осуществить только при строительстве мостового перехода через реку Надым в районе города Надым.

Также мостовой переход через Надым является связующим звеном участков автомобильной дороги Тюмень — Салехард, а именно существующего участка Тюмень — Надым и начатого строительством участка Надым — Салехард.

Проект строительства мостового перехода через Надым разработан и получил положительное заключение в Главгосэкспертизе России. Сметная стоимость строительства мостового перехода через Надым составит 9,95 млрд. рублей в ценах III квартала 2010 года.

Правоустанавливающие документы на земельные участки и градостроительные планы земельных участков для строительства мостового перехода оформлены в полном объеме.

В настоящее время инвестиционный проект строительства мостового перехода через Надым является единственным связующим звеном в пространственной логистической цепи между остальными элементами системы, который не включен в федеральные целевые программы.

Особенности сложившейся транспортной инфраструктуры автономного округа определяются его расположением в периферийной полярной зоне и неравномерностью хозяйственного освоения территории. К настоящему времени наблюдается весьма неоднородная степень транспортной освоенности территории районов, связанная с их хозяйственной специализацией, при общей слабой развитости транспортной инфраструктуры. При этом автономный округ связан с другими субъектами Федерации всеми имеющимися видами транспорта — железнодорожным, автомобильным, водным, воздушным и трубопроводным.

Система наземных коммуникаций общего пользования круглогодичного действия не образует сплошного каркаса на территории автономного округа. Система автодорог с твердым покрытием развита крайне слабо и обеспечивает постоянную связь с общероссийской системой дорог только по направлению Надым — Сургут.

По плотности автомобильных дорог с твердым покрытием автономный округ занимает одно из последних мест в Российской Федерации и в несколько раз отстает от остальной части Тюменской области. При этом 4 района практически не имеют автодорог круглогодичного действия. Общее состояние автодорожного транспорта автономного округа характеризуется низкой плотностью автомобильных дорог общего пользования, их разобщенностью, наличием большого количества ведомственных дорог низкой технической категории, а также недостаточной прочностью дорожных одежд при наличии в транспортном потоке преобладающего количества сверхтяжелых автомобилей, высокой аварийностью, недостаточным сервисным обслуживанием.

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в ЯНАО составляет 1,6 километра на 1 тыс. кв. километров (Тюменская область — 39,9, Российская Федерация — 30,3).

В настоящее время из 7 муниципальных районов, находящихся на территории автономного округа, 6 не имеют постоянной автотранспортной связи с окружным центром — городом Салехардом.

Федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)" предусмотрен инвестиционный проект строительства и реконструкции автодорожного маршрута Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард. Инвестиционная стадия проекта предусмотрена на 2002—2015 годы.

В рамках реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" указанной федеральной целевой программы в период 2002—2006 годов финансирование из средств федерального бюджета составило 485, 543 млн. рублей, в том числе по участкам строительства автомобильной дороги Сургут — Салехард:

Пуровск — Коротчаево (117 километров): 2002 год — 235,543 млн. рублей, 2003 год — 100 млн. рублей;

Новый Уренгой — Ныда (36,2 километра): 2005 год — 50,0 млн. рублей, 2006 год — 100 млн. рублей.

В 2007—2010 годах средства из федерального бюджета на финансирование строительства автомобильных дорог в автономном округе в рамках Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)" не были предусмотрены.

Объем капитальных вложений за счет бюджетных средств ЯНАО в строительство автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения на территории Ямало-Ненецкого автономного округа за период 2002—2010 годов составил 10 926 млн. рублей.

За период 2002—2010 годов на территории автономного округа введено в эксплуатацию 237,4 километра автомобильных дорог.

В рамках осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (далее — окружного значения) в 2010 году объем фактического финансирования дорожной отрасли составил 2 321,682 млн. рублей, в том числе:

за счет бюджета ЯНАО — 1 438,915 млн. рублей;

за счет бюджета Тюменской области по областной целевой программе "Сотрудничество" — 882,767 млн. рублей;

за счет федерального бюджета — 0 рублей.

В 2011 году объем запланированного финансирования дорожной отрасли составляет:

за счет бюджета ЯНАО — 4 457 761 тыс. рублей;

за счет бюджета Тюменской области по областной целевой программе "Сотрудничество" — 3 433 640 тыс. рублей;

за счет федерального бюджета — 0 рублей.

Планируемая протяженность участков дорог, отремонтированных и построенных в 2011 году, составляет 93,231 километра, в том числе строительство — 45,586 километра, капремонт — 20,16 километра, ремонт — 27,485 километра.

На сегодняшний день в округе содержится 2099,68 километра автомобильных дорог общего пользования окружного значения, в том числе дорог с твердым покрытием — 1131,882 километра, автозимников 967,8 километра. В составе автомобильных дорог общего пользования окружного значения находится 225 мостов общей протяженностью 9148,92 пог. метра.

В 2010 году закончены работы по строительству 3 объектов дорожного хозяйства по трассе автодороги Сургут — Салехард, в том числе 2 участка дороги протяженностью 57,665 километра, мостовой переход протяженностью 250 пог. метров, начаты работы по строительству мостового перехода протяженностью 115 пог. метров.

Осуществлен капитальный ремонт на участке автодороги Сургут — Салехард протяженностью 11,31 километра.

Выполнены работы по ремонту участков на 3 автодорогах общего пользования окружного значения общей протяженностью 26,254 километра.

Выполнены работы по ремонту 3 мостов на автодороге Сургут — Салехард общей протяженностью 84,46 метра.

Закончена разработка проектной и рабочей документации по строительству совмещенных автомобильно-железнодорожных мостовых переходов через р. Обь в районе г. Салехарда и через р. Надым.

Приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры в автономном округе является строительство новых наземных транспортных коммуникаций и объектов, главным образом в рамках реализации проекта "Урал Промышленный — Урал Полярный".

В части развития автодорожной сети до 2020 года планируется осуществить:
строительство мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехарда;
строительство мостового перехода через р. Надым;
строительство участка дороги Надым — Салехард, автомобильной дороги Сургут — Салехард.

В области дорожного строительства основной задачей является строительство участка Надым — Салехард автомобильной дороги Сургут — Салехард. Общая протяженность участков строительства — 315 километров. В настоящее время заключены контракты на строительство участков общей протяженностью 195 километров. На остальные участки протяженностью 120 километров планируется заключение контрактов в 2012 году. Общая стоимость строительства дороги составляет 32 млрд. рублей. Финансирование осуществляется из средств бюджета Тюменской области по программе "Сотрудничество" и средств окружного бюджета ЯНАО. Общая стоимость работ по заключенным контрактам составляет 18,323 млрд. рублей. Сроки завершения работ по заключенным контрактам — 2011, 2014, 2015 годы.

В результате реализации инвестиционного проекта по строительству участка Надым — Салехард автомобильной дороги Сургут — Салехард будет обеспечено автотранспортное сообщение от г. Салехарда до п. Аксарка по автодороге 3-й категории с асфальтобетонным покрытием в 2011 году и до Надыма по автомобильной дороге с переходным типом покрытия (щебень) 3-й категории к 2015 году.

Сметная стоимость строительства мостовых переходов через р. Обь и р. Надым составляет 50 млрд. рублей в ценах 2010 года.

В ноябре 2010 года заключено соглашение о намерениях по реализации комплексного инвестиционного проекта "Урал Промышленный — Урал Полярный" с развитием Северного широтного хода (Обская — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево). Соглашение подписано правительством Ямало-Ненецкого автономного округа, корпорацией "УПУП", ОАО "РЖД", ОАО "Газпром", согласовано полномочным представителем Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе и Министром транспорта Российской Федерации.

Соглашение направлено на реализацию транспортного блока проекта.

В 2011 году планируется начать:

строительство железнодорожной линии Салехард — Надым (инвесторы — ОАО "Корпорация "Урал Промышленный — Урал Полярный" и другие частные компании);

строительство мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехарда (инвестор — Российская Федерация, соинвестор — ЯНАО).

В 2012 году планируется:

усиление и достройка железнодорожных участков Пангоды — Новый Уренгой и Новый Уренгой — Коротчаево, участка Пангоды — Надым (инвесторы — "Газпром", "РЖД").

строительство мостового перехода через р. Надым (инвестор — ЯНАО).

Предложения в проект рекомендаций заседания "круглого стола"

1. Внести изменения в законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, направленные на решение проблем, возникающих в практике применения актов законодательства в данной сфере.

2. В целях обеспечения реализации проектов государственно-частного партнерства по объектам дорожного хозяйства активизировать работу по разработке и принятию нормативных актов, регулирующих выполнение дорожных работ на условиях контрактов жизненного цикла.

3. В целях ускорения темпов строительства автодорог, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, обеспечивающих межрегиональное сообщение в районах Крайнего Севера, необходимо включить (восстановить) в ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)" инвестиционные проекты по развитию сети автодорог регионального значения на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, Ханты-Мансийского автономного округа — Югры, Республики Коми с последующим включением в сеть дорог федерального значения автомобильных дорог:

Надым — Салехард в составе автодорожного маршрута Тюмень — Салехард;

Агириш — Салехард в составе транспортного коридора "Урал Промышленный — Урал Полярный";

Сыктывкар — Салехард в составе автодорожного маршрута "Северо-Восток — Полярный Урал".

Первый заместитель губернатора
Ямало-Ненецкого автономного округа

Е.В. Мискевич

АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ИНТА, РЕСПУБЛИКА КОМИ

В связи с проведением заседания "круглого стола" на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" администрация муниципального образования городского округа Инта предлагает более детально обсудить вопрос внедрения и реализации механизмов муниципально-частного партнерства, являющийся актуальным в свете возможности привлечения дополнительных, негосударственных источников финансирования при проведении органами местного самоуправления мероприятий по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения, относящихся к вопросам местного значения согласно Федеральному закону "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации".

Руководитель администрации

П.В. Смирнов

КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА АДМИНИСТРАЦИИ Г. МУРМАНСКА

По поручению главы администрации города Мурманска направляем следующие предложения в проект рекомендаций "круглого стола" на тему "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях":

- 1) рекомендовать профильным учреждениям (НИИ) заняться разработкой новых технологий для строительства, реконструкции и ремонта дорог в условиях короткого строительного сезона на Крайнем Севере;
- 2) данные разработки закрепить техническими регламентами;
- 3) законодательно закрепить нижний порог цены аукциона;
- 4) законодательно закрепить понятие "демпинг" и ввести за него ответственность;
- 5) ввести короткую судебную процедуру расторжения муниципальных контрактов при их ненадлежащем исполнении;
- 6) обеспечить возможность заключения долгосрочных контрактов на строительство, реконструкцию, эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры для обеспечения их высоких потребительских свойств и минимизации затрат на период жизненного цикла объекта.

И.о. председателя комитета

А.Г. Здвижков

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ ИМ. Г.П. ЛУЗИНА КОЛЬСКОГО НАУЧНОГО ЦЕНТРА РАН

1. О состоянии автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях

Наличие и состояние сети автомобильных дорог общего пользования определяет территориальную целостность и единство экономического пространства, а также является одним из условий устойчивого роста благосостояния страны. Однако в настоящее время, несмотря на принимаемые Правительством России меры, в этой сфере наблюдается дисбаланс, характерный как для всей страны (что справедливо отражено в проекте концепции реформирования дорожного хозяйства Российской Федерации), так и — в еще более острой форме — для северных территорий.

Первый момент связан с противоречиями между огромным потенциалом России (территориальным, природно-сырьевым, топливно-энергетическим) и относительно низким уровнем обеспеченности автомобильными дорогами. Например, в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях, занимающих 60 процентов территории страны, находится лишь 15,5 процента автодорог, что не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов.

Второй момент вызван ростом спроса на автомобильные перевозки, численности парка автотранспортных средств и повышением уровня автомобилизации в стране, а с другой стороны — отставанием в развитии дорожной сети.

Третий момент связан с потребностью в привлечении значительных капиталовложений в модернизацию и развитие автодорожной сети, а с другой стороны — с низ-

кой инвестиционной привлекательностью дорожной отрасли из-за высокой капиталоемкости дорожных объектов и длительного срока их окупаемости, что сдерживает приток частных инвестиций.

Четвертый момент связан с тем, что, с одной стороны, Россия интегрируется в мировую экономику, а с другой стороны — наблюдается явное отставание в развитии автодорожной сети и несоответствие ее международным требованиям, что может привести к снижению конкурентоспособности страны и в результате — к экономической изоляции.

Таким образом, нынешнее состояние транспортной системы явно отстает от растущих потребностей экономики России, сдерживает ее переход на инновационный путь развития, более того, лишает значительные территории нашей страны возможностей для развития.

Особенно остро проблемы транспортной обеспеченности стоят для Севера России, транспортная система которого характеризуется крайне неравномерным развитием. Ситуация усугубляется экстремальными природно-климатическими условиями, которые приводят к удорожанию стоимости строительства транспортных коммуникаций, высокой экологической уязвимости северных экосистем, снижению эффективности. Рост автомобилизации значительно опережает возможности существующих дорог. Поэтому большинство дорог работает в режиме перегрузок, что приводит к значительному росту затрат на перевозки, а также снижает безопасность дорожного движения, создает заторы.

К числу наиболее серьезных угроз для устойчивого и надежного функционирования транспортной системы Севера относится фактор устаревания основных фондов: в зависимости от вида транспорта их износ составляет от 45 до 70 процентов и более. Автодорожная сеть в восточных районах Севера и Арктической зоны представлена в основном дорогами низких категорий, а также зимниками с ограниченными сроками эксплуатации. Дополняет круг проблем большое число бесхозных дорог, постепенно теряющих свои эксплуатационные характеристики.

Одним из основных показателей уровня транспортной освоенности территории является плотность сети автомобильных дорог (как правило, общего пользования), приходящихся на единицу площади. Так, согласно расчетам авторов плотность автомобильных дорог во многих северных регионах отстает от среднероссийской в десятки раз. В целом по данному показателю районы Севера занимают последние места в рейтинге регионов России.

Среди регионов Крайнего Севера относительно лучшая ситуация в дорожной сфере характерна для европейского Севера. При этом наиболее совершенными в техническом отношении являются федеральные дороги, которые имеют обширный район тяготения и обслуживают широкий спектр транспортных связей — от внутрихозяйственных до международных. Но даже здесь сложившееся начертание сети федеральных дорог не вполне соответствует растущим потребностям регионов. Так, транспортно-экономические связи Мурманской и Архангельской областей, республик Коми и Карелия с другими субъектами Северо-Западного и Центрального федеральных округов России осуществляются с большим перепробегом автотранспорта. У Ненецкого автономного округа вообще отсутствует выход на автодорожную сеть России. Такое положение сдерживает развитие внутрирегиональных интеграционных процессов и снижает транспортную доступность для населения.

**Транспортная освоенность районов Крайнего Севера
и приравненных к ним местностей**

Регионы Севера	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км дорог на 1 тыс. км ² территории				
	2000	2008	2009	Отношение средней по РФ плотности к регио- нальной, 2009 г., раз	Место, занимае- мое в РФ, 2009 г.
Российская Федерация	31	37	38		
Республика Карелия	38	37	37	1	60
Республика Коми	12,6	14,2	14,4	2,6	69
Архангельская область	12,1	17,9	18,0	2,1	67
в том числе Ненецкий автономный округ	0,9	1,1	1,1	34,5	80
Мурманская область	17	18	19	2	64
Пермский край	63	71	72	0,52	52
Тюменская область	6,5	8,5	8,7	4,4	72
в том числе:					
Ханты-Мансийский авто- номный округ — Югра	3,3	5,8	6,1	6,2	75
Ямало-Ненецкий автоном- ный округ	1,1	1,6	1,7	22,4	79
Республика Алтай	30	32	32	1,2	62
Республика Бурятия	18	18	18	2,1	66
Республика Тыва	15	18	18	2,1	65
Забайкальский край	22	37	36	1,1	61
Красноярский край	5,5	5,6	6,2	6,1	74
Иркутская область	16	16	16	2,4	68
Томская область	11	13	13	2,9	70
Республика Саха (Якутия)	2,4	2,7	2,6	14,6	78
Камчатский край	2,8	3,6	3,6	10,6	77
Приморский край	43	49	50	0,76	56
Хабаровский край	5,7	6,8	7,1	5,4	73
Амурская область	19	22	23	1,7	63

Регионы Севера	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на конец года, км дорог на 1 тыс. км ² территории				
	2000	2008	2009	Отношение средней по РФ плотности к региональной, 2009 г., раз	Место, занимаемое в РФ, 2009 г.
Магаданская область	4,8	4,8	4,6	8,3	76
Сахалинская область	21	12,5	13	2,9	71
Чукотский автономный округ	1,7	0,8	0,8	47,5	81
<i>Справочно:</i> Московская область	525	538	636		1

Для территориальных дорог европейского Севера характерны более низкие по сравнению с федеральными дорогами технические характеристики и размеры транспортных потоков, а структура их сети повторяет общие недостатки сети федеральных дорог: связь населенных пунктов часто осуществляется через областные и районные центры, что приводит к существенным перепробегам автомобильного транспорта.

В целом региональная неравномерность в развитии дорожной сети сдерживает выравнивание уровней социально-экономического развития субъектов Федерации; отсутствие связей северных регионов России с опорной сетью дорог общего пользования обуславливает дополнительные затраты на товарообеспечение северных регионов и усугубляет проблемы в социальной сфере.

2. О реализации программ модернизации и развития сети автомобильных дорог

В районах Крайнего Севера за счет средств федерального бюджета осуществляются строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в том числе в рамках ФЦП "Экономическое и социальное развитие дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года", "Модернизация транспортной системы России" (2002—2010 годы и до 2015 года), а также ее подпрограммы "Автомобильные дороги". Что касается автомобильных дорог общего пользования регионального значения, то перечень конкретных объектов дорожного хозяйства на территории районов Севера определен при заключении соглашений между Росавтодором (ФДА) и администрациями субъектов Российской Федерации.

В субъектах Российской Федерации также разрабатываются и реализуются региональные программы развития автомобильных дорог и автодорожной инфраструктуры. Региональные целевые программы в сфере дорожного хозяйства являются важным инструментом планирования и прогнозирования развития отрасли в перспективе, но, к сожалению, результаты оценки эффективности программ показали, что большинство из них не обеспечивают достижения поставленных целей. Основная причина — недостаточное финансирование строительства, содержания и ремонта объектов дорожного

хозяйства. Объем финансирования автомобильных дорог Российской Федерации на порядок меньше данного показателя в экономически развитых странах. Кроме того, важной проблемой, влияющей на процесс координации программных расходов, осуществляемых за счет средств различных бюджетов, является отсутствие достаточной юридической силы у региональных целевых программ развития дорожного хозяйства. Региональные программы, как правило, утверждаются правительством или думой соответствующих субъектов Федерации и имеют форму постановления или распоряжения, но не закона.

Приведем пример по реализации программы развития дорожного хозяйства в Мурманской области. Так, программа "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения Мурманской области (2007—2010 годы)" была утверждена постановлением правительства Мурманской области от 14 декабря 2007 года № 607-ПП/25 (в ред. постановления правительства Мурманской области от 21 января 2010 года № 18-ПП). Государственный заказчик-координатор — министерство транспорта и связи Мурманской области, государственный заказчик программы — государственное учреждение по управлению автомобильными дорогами Мурманской области (Мурманскавтодор). Согласно Методике эффективности реализации долгосрочной целевой программы (введена постановлением правительства Мурманской области от 30 июня 2009 года № 279-ПП) эффективность реализации долгосрочной целевой программы в отчетном году оценивалась по балльной системе (от 0 до 5 баллов) путем одновременного анализа полученных в результате расчета показателей плановых значений индикаторов (ДИП) и полноты финансирования (ПФ):

оценка достижения ДИП, измеряющих степень решения задач, направленных на достижение целей долгосрочной целевой программы (результативность программы);

оценка ПФ мероприятий долгосрочной целевой программы.

Так, если в 2009 году программа была оценена в 5 баллов и показала высокую эффективность, то в 2010 году эффективность реализации программы оценивается в 4 балла, что соответствует приемлемому уровню эффективности программы и одновременно указывает на некорректно спланированный объем финансирования. Оценка ДИП равнялась значению 0,98, а оценка ПФ в 2010 составила 0,66 (неполное финансирование).

Программа "Повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма в Мурманской области" в 2010 году согласно шкале оценки эффективности имеет оценку 3, то есть средний уровень эффективности, и в результате необходим пересмотр программы в части корректировки индикаторов.

До настоящего времени финансирование дорожного хозяйства обеспечивалось за счет общих доходов бюджетов. Отсутствие целевых фондов естественно способствовало неритмичному выделению средств на дорожные работы. При этом расходы федерального бюджета на дорожное хозяйство в 2010 году были сформированы с учетом резкого снижения доходов бюджета вследствие финансово-экономического кризиса, то есть ниже планируемых сумм. Поэтому решение Правительства России о создании целевых источников финансирования в форме федерального бюджетного фонда по строительству и ремонту автодорог и его территориальных аналогов считаем крайне необходимым.

3. Предложения в проект рекомендаций

Для повышения эффективности развития сети автомобильных дорог рекомендовать Правительству Российской Федерации:

1) разработать законодательно-правовые механизмы, обеспечивающие повышение гарантий финансирования для выполнения принимаемых федеральных и региональных целевых программ развития дорожной сети, придания им юридической силы;

2) продолжить разработку проекта Транспортного кодекса Российской Федерации, призванного обеспечить эффективное взаимодействие различных видов транспорта, уменьшающих дисбаланс в развитии автодорожной отрасли;

3) предусмотреть приоритетное совершенствование нормативно-правовой базы развития сети автомобильных дорог, обеспечивающей внедрение современных форм ценообразования в дорожной отрасли, создание условий для развития конкуренции на рынке строительных материалов и соответственно снижение монополизма их производителей, использование механизмов государственно-частного партнерства;

4) организовать разработку с привлечением научно-исследовательских организаций транспортно-экономического баланса Севера России как основы модернизации и развития опорной транспортной сети северных территорий, а также разработку региональных целевых программ развития автодорожной сети.

АНАЛИТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ АППАРАТА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях

Роль транспортной инфраструктуры в освоении Севера

Учитывая колоссальные масштабы территории России и огромную дифференциацию регионов, Совет Федерации в своей работе постоянно уделяет внимание вопросам региональной неравномерности развития сети автомобильных дорог. Проблемы транспортного развития Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера, пути их решения постоянно обсуждаются на Санкт-Петербургском и Байкальском экономических форумах начиная с 2000 года по настоящий день. Итоговые материалы, рекомендации этих форумов были востребованы при разработке одобренной Правительством Российской Федерации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Вызовы последнего времени, обусловленные усилением глобальной конкуренции, ускоряющимся характером технологических изменений, возрастанием роли человеческого капитала в обеспечении экономического развития, подчеркивают актуальность темы заседания "круглого стола" — "Законодательное обеспечение развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях", которое проводит Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов.

Крайний Север — часть территории России, расположенная преимущественно к северу от Северного полярного круга (66°33' с. ш.) — включает в себя области арктических пустынь, тундровую, лесотундровую и часть таежной зоны¹. Этот уникальный

¹ <<http://www.igras.ru/index/php?r=14>>.

регион, занимающий более двух третей территории страны, является жизненно важной экономической и геополитической зоной.

По оценкам специалистов, на высокоширотные территории страны приходится порядка 80 процентов всех полезных ископаемых России, здесь добывается более 90 процентов природного газа, 75 — нефти, 100 — всех российских алмазов и платиновых, 90 — никеля и меди, 83 — серебра, более 60 процентов золота и другие полезные ископаемые. На северных территориях производится более четверти промышленной продукции страны, а постоянно живут и трудятся здесь более 10 миллионов человек¹.

Экстремальные природно-климатические условия, низкая заселенность и транспортная обеспеченность, исторически сложившаяся односторонность экономики, повышенные экологические требования и вызванные этими объективными обстоятельствами более высокие, чем в других районах страны, затраты на производство и жизнеобеспечение населения диктуют необходимость учета этих факторов в экономической политике государства по отношению к северным территориям.

Недостаточная обеспеченность автомобильными дорогами в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов. Более того, автомобильные дороги имеют важное стратегическое значение для Российской Федерации в целом и Севера в частности: связывая обширную территорию страны, они обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов, во многом определяют возможности развития регионов.

Низкий уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям в экономике страны, является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Российской Федерации.

К сожалению, в районах Крайнего Севера не в полном объеме удовлетворяется платежеспособный спрос населения на перевозки, из-за ценовой недоступности не обеспечиваются перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах.

В настоящее время в связи с намерением федерального центра обеспечить комплексное и ускоренное развитие северных территорий появляется возможность реализации дорогостоящих проектов как реконструкции, так и строительства автомобильных дорог.

Законодательная и исполнительная власть Российской Федерации активно работают над созданием условий для опережающего развития транспортной инфраструктуры страны в целом и в районах Крайнего Севера, в частности, применяя актуальный на сегодняшний день метод программного планирования и прогнозирования.

Совершенно очевидно, что как региональные, так и отраслевые программы должны разрабатываться только в контексте с научно обоснованной долгосрочной программой развития экономики России и ее производительных сил.

Сфере развития автодорожной сети в районах Крайнего Севера требуется программа, основанная на продуманной транспортно-промышленной стратегии, обеспечивающая инновационный подход к модернизации действующих и строительству новых дорог, комплексному учету вопросов энергетики, энергосбережения и экологии.

Разрабатываемый комплекс мер должен предусмотреть в том числе:

завершение формирования в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях опорной сети федеральных автомобильных дорог;

увеличение пропускной способности автомобильных дорог за счет применения эффективных технических решений;

¹ <<http://www.severcom.ru/aboutnorth/item109-1.html>>.

обеспечение устойчивого покрытия сетями сотовой связи опорной сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

При формировании и выборе стратегии развития сети автомобильных дорог Крайнего Севера с целью ликвидировать региональную неравномерность в первую очередь необходимо учитывать сложившуюся сеть и состояние существующих дорог.

Состояние сети автомобильных дорог некоторых регионов Севера

В большинстве районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей сеть региональных и межмуниципальных автомобильных дорог общего пользования представлена более чем слабо. Областные центры Анадырь, Палана, Петропавловск-Камчатский, Магадан не имеют прямой связи с транспортной сетью страны. Не завершено формирование опорной сети автомобильных дорог, связывающих административные и экономические центры. В большинстве районов Крайнего Севера основная часть автомобильных дорог представлена временными (сезонными) дорогами — автозимниками, значительная часть сельских населенных пунктов не имеет связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования.

Техническое состояние многих автомобильных дорог Крайнего Севера можно оценивать как критическое. Нормативное транспортно-эксплуатационное состояние не обеспечивается почти на половине протяженности федеральных и региональных дорог, опасные условия движения имеются на 20 процентах их протяженности.

Находятся в неудовлетворительном состоянии и не обеспечивают круглогодичного проезда автомобильные дороги, связывающие административные центры районов Крайнего Севера со значительной частью районов, обладающих мощным экономическим потенциалом, и портами Певек, Ванино, Советская Гавань.

Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1 тыс. кв. километров в Республике Саха (Якутия) составляет 2,7 куб. километра¹ (в среднем по Российской Федерации — 45,4 куб. километра).

Республика Саха (Якутия), находящаяся на пересечении кратчайших путей между Европой, Азией и Америкой и обладающая колоссальным потенциалом международного и межрегионального транзита, не имеет возможностей обеспечить коммуникативные потребности собственной экономики. Сеть автомобильных дорог на территории республики имеет протяженность свыше 30 тыс. километров, из которых более половины представлены временными (сезонными) дорогами — автозимниками. В районах республики, обслуживаемых сезонным речным и морским транспортом, автозимниками, сосредоточено 88 процентов объема производства товаров и услуг. Из 629 сельских населенных пунктов лишь 48 связаны с районными центрами сетью дорог с твердым покрытием. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на территории республики составляет 21 769,6 километра, из них с твердым покрытием — 7566 километров, в том числе:

федерального значения — 2081 километр, из них с твердым покрытием — 1964 километра;

территориальных с учетом зимних и ледовых переправ — 19 688,6 километра, из них с твердым покрытием — 5602 километра, в том числе:

республиканского значения — 12 365,7 километра, из них с твердым покрытием — 4174,9 километра;

¹ По состоянию на 1 января 2009 года//<www.gks.ru>.

местного значения — 7322,9 километра, из них с твердым покрытием — 1427,1 километра.

В 2005 году завершился первый этап формирования опорной сети автомобильных дорог Якутии. Ликвидированы грунтовые разрывы на дороге "Вилуй" и автомобильной дороге федерального значения "Колыма".

Завершаются работы по водным переправам, мостовым переходам и грунтовым разрывам.

По оценкам специалистов, необходимый ежегодный объем инвестиций на содержание автодорог составляет: федеральные — 300 млн. рублей, региональные — 1040 млн. рублей¹.

Республика Саха (Якутия) завершает строительство в пределах своей территории участков федеральной автомобильной дороги "Вилуй", строящейся от автодороги М53 "Байкал" через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска (230 километров), планируется завершить строительство и реконструкцию участков автодороги "Амга" Якутск — Амга — Усть-Мая — Эльдикан — Югоренок — Аян — (73 километра)².

Густота сети автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1 тыс. кв. километров в Магаданской области составляет 4,8 километра³. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Магаданской области составляет 2568 километров⁴.

Огромные расстояния Магаданской области, разбросанность горняцких поселков и национальных сел при отсутствии железных дорог определили значение Колымской трассы, выстроенной благодаря самоотверженному труду людей, проложивших ее в условиях вечной мерзлоты, через непроходимую тайгу и болотные топи. Главенствующая роль трассы образно выражена: "символ Колымы", "душа Магадана", "золотое кольцо Колымы".

Густота сети автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1 тыс. кв. километров в Чукотском автономном округе составляет 0,8 километра⁵. Значительная часть грузов, перерабатываемая в портах, доставляется потребителям по дорожным сетям и автозимникам автомобильным транспортом. В силу природно-климатической специфики населенные пункты региона не связаны единой постоянно действующей сетью автомобильных дорог. Отсутствие транспортной сети вдоль побережья при коротком навигационном периоде вызывает большие трудности в сообщении между отдельными районами Чукотки, и это при том, что большинство населенных пунктов Чукотки расположены на побережье. Территориальное размещение дорог обусловлено главным образом размещением предприятий горно-добывающей промышленности. Таким образом, сеть автомобильных дорог весьма неравномерна и удовлетворяет скорее потребности производства, чем потребности населения.

В настоящее время для развития межрегиональных связей Чукотского автономного округа ведется строительство усовершенствованного автозимника Билибино — Анюйск с продленным сроком эксплуатации с выходом к границе с Республикой Саха (Якутия).

¹ Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года//<<http://sakha.gov.ru>>.

² <<http://sakha.gov.ru>>.

³ По состоянию на 1 января 2009 года//<www.gks.ru>.

⁴ <<http://www.magadan.ru>>.

⁵ По состоянию на 1 января 2009 года//<www.gks.ru>.

В рамках региональных целевых программ осуществляется поддержание транспортно-эксплуатационных качеств существующих на Чукотке автомобильных дорог.

Густота сети автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1 тыс. кв. километров на Камчатке составляет 3,6 километра¹. 85 процентов перевозок автомобильным транспортом приходится на юг региона, что обусловлено особенностью экономики. Совокупная протяженность автодорог с твердым покрытием на Камчатке — 1519 километров², а асфальтированных — порядка 300 километров.

Густота сети автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1 тыс. кв. километров в Мурманской области составляет 24,5 километра³. Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 3133 километра. Автомобильная магистраль соединяет г. Мурманск и г. Санкт-Петербург.

Таким образом, приведенные данные о состоянии сети автомобильных дорог в некоторых районах Крайнего Севера доказывают остроту проблемы и необходимость ее решения.

Роль новых технологий в развитии сети дорог

По мнению Министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина, проблема низкого качества российских дорог связана с тем, что дорожники не используют при строительстве дорог современные материалы. Низкое качество российских дорог связано, в частности, с плохим качеством отечественного битума, который используется в дорожном строительстве. "К сожалению, нормативы и СНиПы, которые были отработаны еще в Советском Союзе, таковы, что битум, который сегодня получают дорожники, после каждой зимы нужно ремонтировать", — заявил И. Левитин в эфире канала "Россия 24"⁴. В случае если ситуация с битумом не изменится, дорожники планируют начать масштабное строительство цементобетонных дорог.

По мнению экспертов, цементобетонное покрытие следует использовать там, где нет большого перепада температур. В сложных климатических условиях — на Аляске, в Скандинавии — для строительства дорог используют асфальтобетонное покрытие с модифицированным битумом.

При транспортно-промышленном освоении районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей не обойтись без новейших технологий. Только они обеспечат привлекательность реализации столь масштабных проектов для частного капитала. В первую очередь это касается транспортных магистралей Крайнего Севера. Именно здесь — на болотах, на вечной мерзлоте — должны быть проложены трассы новых видов.

Для строительства дорог эксперты предлагают использовать дешевые технологии строительства автодорог с более прочным и долговечным дорожным основанием и верхним покрытием, чем асфальтобетон. В качестве добавок, заменяющих цемент, могут служить отходы металлургии и ТЭЦ.

Отечественными учеными разработаны суперкомпозиционные материалы, превосходящие по прочности железобетон и способные работать в самых суровых условиях Севера, в том числе в качестве георешеток, заполненных льдом, покрытым сверху теплоизоляционным материалом и грунтом.

¹ По состоянию на 1 января 2009 года//<www.gks.ru>.

² <www.kamchatskayaobl.ru>.

³ По состоянию на 1 января 2010 года//<[http.murmanskstat.gks.ru](http://murmanskstat.gks.ru)>.

⁴ <<http://www.riarealty.ru/ru/artikle/5/117981.html>>.

Главным требованием к созданию и внедрению новых технологий должно стать ресурсо-, энерго- и трудосбережение. Разработка и широкое внедрение данных технологий обеспечат России продвижение в будущее. Эти же технологии могут образовать для России новую нишу на мировом рынке.

Следует отметить, что процесс формирования и развития сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях определяется рядом факторов, усложняющих при прочих равных условиях протекание этого процесса. К ним следует отнести более высокие затраты на заработную плату, связанные с необходимостью осуществления выплат полярных надбавок и районного коэффициента работникам в этих регионах¹. Потребность в осуществлении значительных транспортно-заготовительных расходов в связи с существенной удаленностью выпускаемой продукции от основных потребителей также является сдерживающим развитие фактором. Сюда же следует отнести и необходимость огромных капитальных вложений в природоохранные мероприятия из-за крайне напряженной экологической ситуации.

Однако опыт СССР и практика государственного управления в зарубежных приполярных странах свидетельствуют о том, что северные территории могут являться объектом успешного планомерного инфраструктурного обустройства и заселения, ориентированного на долгосрочное проживание населения в северных регионах, которые должны стать зоной инновационного развития.

Факторы устойчивости развития сети автодорог

Создание развитой сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях имеет исключительно важное значение для эффективного освоения природных ресурсов, обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения региона. Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров — в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Важно подчеркнуть, что для устойчивого развития Севера и всей национальной экономики чрезвычайно значимы усилия государства, направленные на развитие инновационных процессов и диверсификацию экономики. Движение по этому пути не предполагает отрицания реальности — зависимости экономики России от добычи природных ресурсов Севера в кратко- и долгосрочном периодах развития. Вот почему важно заложить комплексные предпосылки развития регионов Севера по ресурсно-инновационному пути.

Решение проблемы развития сети автомобильных дорог, соответствующей задачам в области социально-экономического развития страны, достижение показателей, установленных Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р) и Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р), выполнение задач по ускорению выхода из сложившейся ситуации невозможны без создания механизма

¹ Например, в промышленности Мурманской области доля выплат по районному коэффициенту и полярным надбавкам в структуре фонда заработной платы на протяжении последних 15 лет в среднем превышает 40 процентов.

устойчивого финансирования дорожного хозяйства в объемах, необходимых для решения указанных задач.

В целях обеспечения организации устойчивого финансирования дорожного хозяйства за счет целевых источников финансирования принят Федеральный закон от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", предусматривающий создание Федерального дорожного фонда и принятие законов субъектов Российской Федерации о создании региональных дорожных фондов в срок не позднее 1 января 2012 года.

Основная идея формирования дорожных фондов заключается в реализации принципа "пользователь платит" на практике: содержание, развитие и управление дорожной сетью должно полностью осуществляться за счет средств пользователей автодорог, которые как налогоплательщики имеют право требовать от дорожных служб соответствующего транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети. Четкая привязка объемов финансирования дорожной отрасли к получаемым от пользователей автодорог доходам обеспечивает возможность осуществления их современного ремонта, создает стимулы для более эффективного управления автодорогами и помогает установить жесткий контроль, в том числе общественный, за рациональным использованием средств.

При этом планируется, что объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда утверждается федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период в размере не менее установленного базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда и прогнозируемого объема доходов федерального бюджета от акцизов на автомобильный бензин и моторные масла; использования имущества, входящего в состав федеральных автомобильных дорог; передачи в аренду земельных участков, расположенных в полосе отвода федеральных автомобильных дорог; сборов за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств; платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; платы в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, имеющими максимальную массу свыше 12 тонн; платы за оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к федеральным автомобильным дорогам; штрафов за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов; штрафов за несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн; поступлений в виде субсидий из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении федеральных автомобильных дорог; безвозмездных поступлений от физических и юридических лиц, в том числе добровольных пожертвований, в отношении вышеуказанных дорог.

Федеральным законом "О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов" учтено финансирование расходов на дорожное хозяйство из Федерального дорожного фонда.

Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации будет утверждаться законом субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации на очередной финансовый год в размере не менее прогнозируемого объема доходов бюджета субъекта Российской Федерации от акцизов на ав-

томобильный бензин и моторные масла, подлежащих зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации; транспортного налога; иных поступлений, утвержденных законом субъекта Российской Федерации, предусматривающим создание дорожного фонда субъекта Российской Федерации.

Законодательное обеспечение полномочий органов местного самоуправления в сфере дорожной деятельности

Полномочия органов местного самоуправления в сфере обеспечения дорожной деятельности регулируются комплексом федеральных законов, основными из которых являются федеральные законы от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения".

Федеральным законом № 131-ФЗ содержание вопроса местного значения в сфере дорожной деятельности в отличие от других вопросов местного значения сформулировано в общем виде. В статьях 14—16 содержится отсылочная норма о том, что иные полномочия органов местного самоуправления в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности устанавливаются законодательством.

Конкретизация этих полномочий содержится в Федеральном законе № 257-ФЗ. При этом в указанном законе не проведено разграничение полномочий между городскими и сельскими поселениями и муниципальным районом, городским округом. Поэтому с учетом требований статьи 18 Федерального закона № 131-ФЗ, устанавливающей принципы правового регулирования полномочий органов местного самоуправления¹, вопрос местного значения в сфере дорожной деятельности должен быть конкретизирован для каждого типа муниципальных образований и сформулирован без отсылочных положений. Без четкого разделения компетенции между уровнями государственной власти и уровнями местного самоуправления в сфере дорожной деятельности не могут быть определены потребности бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

До принятия Федерального закона от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" финансирование дорожной деятельности в отношении дорог местного значения осуществлялось в основном из местных бюджетов, не обеспеченных финансовыми ресурсами. Федеральным законом № 68-ФЗ созданы правовые условия для формирования в муниципальных образованиях целевых дорожных фондов, предусмотрена возможность решения представительных органов местного самоуправления образовывать в составе местного бюджета дорожный фонд.

Достаточность финансового обеспечения дорожной деятельности органов местного самоуправления зависит также от успешного решения следующих проблем.

Во-первых, финансовое обеспечение содержания и строительства дорог местного значения в первую очередь определяется реестром дорог местного значения для каждого муниципального образования. Такой реестр может быть сформирован только после формирования исчерпывающего реестра дорог федерального и регионального

¹ Перечень вопросов местного значения не может быть изменен иначе как путем внесения изменений и дополнений в Федеральный закон № 131-ФЗ (часть 1 статьи 18).

значения, поскольку в соответствии с федеральным законодательством к дорогам местного значения относятся все дороги, за исключением дорог, которые отнесены к дорогам федерального и регионального значения, а также к частным дорогам. Для этого необходимо в кратчайшие сроки завершить инвентаризацию сети дорог.

Для местного уровня в законодательстве необходимо ввести критерии разграничения местных дорог между городскими и сельскими поселениями, муниципальными районами, городскими округами.

Во-вторых, после составления исчерпывающего реестра дорог местного значения каждого муниципального образования может быть сформирован исчерпывающий перечень расходных обязательств. На основе перечня расходных обязательств должны быть установлены реестры бюджетных обязательств в каждом муниципалитете.

В-третьих, только после этого на основе общефедеральных, региональных и местных нормативов можно будет определить объем финансовых средств, необходимых для решения вопросов местного значения в сфере дорожной деятельности в каждом муниципалитете.

Реализация предлагаемых мер позволит обеспечить развитие сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, что приведет к диверсификации направлений транспортировки полезных ископаемых, снизит дифференциацию в социально-экономическом развитии территорий Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, а также повысит мобильность трудовых ресурсов за счет обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам.

Совет Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации

Комитет Совета Федерации
по делам Севера и малочисленных народов

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ
СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА
И ПРИРАВНЕННЫХ К НИМ МЕСТНОСТЯХ

Материалы "круглого стола"
9 июня 2011 года

Ответственный за выпуск *В.Я. Стрельцов*

Материалы представлены Комитетом Совета Федерации
по делам Севера и малочисленных народов

Редактор *И.Н. Сосна*

Корректоры: *И.Н. Егорова, Л.Г. Станкевич, И.В. Шумская*

Компьютерная верстка и дизайн: *В.А. Тимофеева*

Оригинал-макет подготовлен Издательским отделом
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации

Отпечатано в отделе подготовки и тиражирования документов
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации